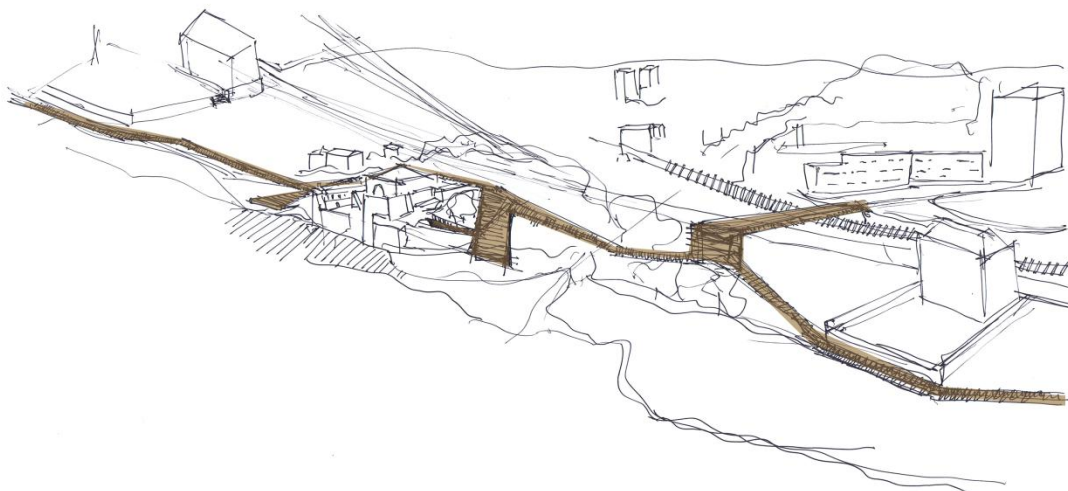




FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

U LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA



CONTINUIDADES | DESCONTINUIDADES NO ESPAÇO PÚBLICO: Espaços de transição em S. João do Estoril, envolvente ao Forte de Santo António

Inês Afonso Martha Teixeira Couto
(Licenciada)

Projecto Final de Mestrado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura com
Especialização em Urbanismo

Orientação Científica:

Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira

Professora Doutora Bárbara Lhansol da Costa Massapina Vaz

JÚRI

Presidente: Professor Doutor António Castelbranco

Vogal: Professora Doutora Carla Sofia Alexandrino Pereira Morgado

Vogal: Professora Doutora Bárbara Lhansol da Costa Massapina Vaz

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA-UL, Março 2018

CONTINUIDADES | DESCONTINUIDADES NO ESPAÇO PÚBLICO:

Espaços de transição em S. João do Estoril, envolvente ao Forte de Santo António

Inês Afonso Martha Teixeira Couto

Orientação Científica:

Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira

Professora Doutora Bárbara Lhansol da Costa Massapina Vaz

RESUMO

O presente trabalho com o tema Continuidades | Descontinuidades no Espaço Público: Espaços de transição em S. João do Estoril, envolvente ao Forte de Santo António consiste em enquadrar, identificar e compreender as fragmentações do território ao longo da linha de costa de Cascais. Numa realidade em que está cada vez mais presente a vivência do espaço público, as suas dinâmicas e diversas possibilidades de utilização, o título sugere a intenção de (re)criar ligações na mudança de e entre espaços.

Numa frente marítima pontuada por vários tipos de percursos, ciclovias e passeios marítimos, a área de estudo enquadra-se na descontinuidade do paredão – existente entre Cascais e a Praia da Azarujinha, em S. João mas interrompido até S. Pedro, na Ponta do Sal, onde se voltam a encontrar percursos pedonais.

Para concretização do trabalho, entendeu-se necessário o conhecimento de conceitos de continuidade e conexão, fragmentação e espaço público associados à existência de infraestruturas que caracterizam o local. Também é considerada uma abordagem à reabilitação do património no sentido de caracterizar o elemento marcante que é o Forte de Santo António da Barra.

A proposta urbana vai ao encontro de evidenciar a importância e impacto do desenho do espaço público para uma melhor fruição pública através de um conjunto programático para a zona identificada, estratégia que visa a requalificação da frente marítima pelo desenho da conexão longitudinal e acompanha a frente de costa através da continuação do paredão bem como uma relação transversal mar/terra e também uma proposta de reabilitação do forte que deve ser devolvido à população com um programa útil.

Palavras chave: Continuidades | Fragmentação | Conexão | Percursos | Património
| Forte de Santo António

CONTINUITIES | DISCONTINUITIES IN THE PUBLIC SPACE:

Transitional spaces in S. João do Estoril, Santo Antonio Fort environment

Inês Afonso Martha Teixeira Couto

Scientific Advisor:

Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira

Professora Doutora Bárbara Lhansol da Costa Massapina Vaz

ABSTRACT

The current work thesis *Continuities | Discontinuities in the Public Space: Transitional spaces in S. João Estoril, Santo Antonio Fort environment* consist in framing, identifying and understanding the territorial fragmentations along the Cascais coastal line. In a reality where the experience of the public spaces, its dynamics and various possibilities of use are increasingly present, the title suggests an intention of (re)creating links in the change of and between spaces.

On a sparsely marked maritime front with various types of routes, bicycle paths and sea tours, the thesis fits the discontinuity of the paredão – existing between Cascais and the Azarujinha beach in S. João but interrupted until S. Pedro, in Ponta do Sal, where one can find pedestrian routes again.

In order to carry out the work, it was necessary to know the concepts of continuity and connection, fragmentation and public space associated with the existence of infrastructures that characterize the place. It is also considered an approach to the rehabilitation of public property in order to characterize the striking element that is the Santo António da Barra Fort.

The urban proposal highlights the importance and impact of public space design for better public enjoyment through a programmatic set for the identified area, a strategy that aims the requalification of the sea front by the design of the longitudinal connection and accompanies the coast front through the continuity of the sea wall as well as a sea / land transverse relation and a proposal of rehabilitation of the fort that must be returned to the population with a useful plan.

Keywords: Continuities | Fragmentation | Connections | Routes | Heritage | Santo António Fort

AGRADECIMENTOS

Aos orientadores, a motivação, o acompanhamento e prontidão com que aceitaram o desafio.

Ao grupo de trabalho na faculdade pela convivência diária, partilha e discussão de ideias e que se tornou num apoio essencial ao longo do caminho. À Rita e à Catarina que foram incansáveis em todo o processo.

À família e amigos pelo apoio incondicional e ânimo, à tia Tatá, à mana Sofia, e à Fafal que, mais regularmente foram incentivando de forma particular para que este trabalho fosse possível.

Em especial ao Luís e aos nossos filhos por todo o amor, compreensão, inspiração e apoio em todos os momentos.

ÍNDICE

RESUMO	III
ABSTRACT	V
AGRADECIMENTOS	VII
ÍNDICE	IX
ÍNDICE DE FIGURAS	XI
LISTA DE ACRÓNIMOS	XV
01. INTRODUÇÃO	1
1.1. Contextualização do Tema	3
1.2. Objectivos	4
1.3. Enquadramento teórico Questões	5
1.4. Metodologia	7
02. FRAGMENTAÇÕES, CONEXÕES E PATRIMÓNIO	9
2.1. Descontinuidades e Conceitos Associados	11
2.2. Referências à Continuidade	15
2.3. Património e Reabilitação	17
2.4. Projectos de Referência	19
03. O LUGAR	25
3.1. Breve História do Lugar	27
3.2. Enquadramento, Análise e Caracterização da Área de Estudo	33
3.3. Análise dos Planos, Programas e Estratégias Existentes	37
3.4. Linha de Fortificações Marítimas na Entrada da Barra	49
3.5. Caracterização do Forte de Santo António da Barra	53
04. (RE)PENSAR A DESCONTINUIDADE	59
4.1. Projecto Urbano e Estratégia de Intervenção	61
4.2. Intervenção no Forte	65
CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
BIBLIOGRAFIA	77
ANEXOS	81

ÍNDICE DE FIGURAS

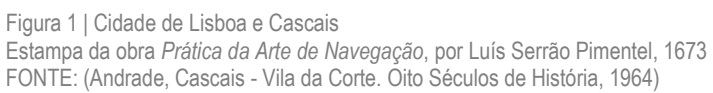
Figura 1 Cidade de Lisboa e Cascais	XVI
Figura 2 Comboio a vapor junto ao Monte Estoril, 1900	8
Figura 3 Estrada marginal em frente ao Forte de Santo António	10
Figura 4 Planta da proposta vencedora em Wildlife Crossing Competition, HNTB + MVVA.....	14
Figura 5 Corte da proposta vencedora em Wildlife Crossing Competition, HNTB + MVVA.....	14
Figura 6 Planta da Ponte Cor de Laranja que atravessa a 2ª circular e une a zona de Telheiras às Torres de Lisboa, MXT Studios	14
Figura 7 Perspetiva do Projeto da Ponte Cor de Laranja que atravessa a 2ª circular e une a zona de Telheiras às Torres de Lisboa, MXT Studios	14
Figura 8 Masterplan do Qunli Stormwater Wetland Park	14
Figura 9 Perspectivas do Qunli Stormwater Wetland Park	14
Figura 10 Perspectivas do Qunli Stormwater Wetland Park	14
Figura 11 Fortaleza de Nossa Senhora da Luz e Palácio da Luz, 2017	16
Figura 12 Fotografia da relação entre o espaço público envolvente e a intervenção no interior das muralhas da Cidadela	20
Figura 13 Fotografia da relação entre o elemento novo do Hotel Pestana e a muralha da Cidadela de Cascais	20
Figura 14 Fotografia do pátio interior referente ao Palácio da Presidência e relação com a capela Nossa Sra da Vitória, 2017	21
Figura 15 Fotografia geral do Castelo de Pombal, por Fernando Guerra, 2014	22
Figura 16 Fotografia das escadas agregadas ao torreão e do Centro de Visitantes ao fundo, no Castelo de Pombal, por Fernando Guerra, 2014	23
Figura 17 Fotografia da varanda agregada ao Castelo de Pombal, por Fernando Guerra, 2014.....	23
Figura 18 Fotografia tirada de uma janela no Forte de Santo António da Barra com vista sobre a baía de Cascais, 2017	24
Figura 19 Representação mais antiga do litoral de Cascais, remonta à década de 1530	26
Figura 20 Levantamento da planta de Cascais, 1594.....	28
Figura 21 Mapa da linha de Cascais.....	29
Figura 22 Carta Topográfica e Cadastral do Concelho de Cascais, 1912-16	31
Figura 23 Enquadramento e localização da área de estudo na Área Metropolitana de Lisboa	32
Figura 24 Planta de localização esquemática.....	33
Figura 25 Valores referentes ao número de residentes questionados, que fazem e não fazem determinada actividade	35

Figura 26 Valores referentes aos gostos e não gostos dos residentes questionados	35
Figura 27 Proposta de distribuição da população na Região de Lisboa, segundo Agache, 1936.....	36
Figura 28 Plano Director de Agache - modelo territorial proposto, 1936	38
Figura 29 Costa do Sol: a rede viária no Plano Director de Agache, 1936.....	38
Figura 30 Fotomontagem dos Planos de Remodelação para os aglomerados da Costa do Sol, Alfred Agache sobre carta da Costa do So	39
Figura 31 Fotomontagem dos Planos de Urbanização para os núcleos costeiros, Etienne de Gröer sobre carta da Costa do Sol	39
Figura 32 Plano de Remodelação de S. João do Estoril – Galiza, Alfred Agache, 1936	39
Figura 33 Plano de Urbanização da Costa do Sol, Etienne de Gröer, 1948.....	39
Figura 34 Os espaços verdes actuais e os espaços verdes indicados nos planos parciais do PUCS, Etienne de Gröer, 2009 e 1948	40
Figura 35 Carta de Ordenamento do Plano Director Municipal de Cascais, 1997..	41
Figura 36 Planta de Ordenamento, Património Cultural com aproximação à área de estudo, Plano director Municipal de Cascais [Alteração por Adaptação], 2016.....	42
Figura 37 Planta de Ordenamento, Regimes de Protecção – Orla Costeira Cidadela – Forte de S. Julião da Barra com aproximação à área de estudo, Plano Director Municipal de Cascais [Alteração por Adaptação], 2016.....	42
Figura 38 Planta de Ordenamento, Qualificação do Sol com aproximação à área de estudo, Plano Director Municipal de Cascais [Alteração por Adaptação], 2016	42
Figura 39 Planta síntese do âmbito territorial do POOC Cidadela - S. Julião da Barra	44
Figura 40 Planta Síntese POOC Cidadela - S. Julião da Barra, com aproximação à área de estudo e UOPG 1 – Zona de São João e envolvente ao Forte de Santo António, 1998.....	45
Figura 41 Equipamentos e serviços previstos para os próximos anos em Cascais, 2018	47
Figura 42 Requalificação da entrada de Cascais/Jumbo, 2018.....	47
Figura 43 Barra do Tejo, 1812	48
Figura 44 Desenho do Litoral da costa de Cascais, feito provavelmente por um espião ao serviço de Filipe II. Finais do século XVI.....	50
Figura 45 Planta esquemática com representação das fortificações na linha de costa, com ênfase no Forte de Santo António	51
Figura 46 Fortaleza Santo António da Barra, gravura de Carlos Ribeiro, 1ª metade do séc. XIX	52
Figura 47 O forte de Santo António da Barra visto do mar	53
Figura 48 Projecto da Fortaleza de Santo António da Barra, Frei Vicêncio Casale, 1590.....	54

Figura 49 Planta de Santo António da Barra, Mateus do Couto, 1693	55
Figura 50 Planta da Fortaleza de Santo António da Barra, Maximiano José da Serra, 1794	56
Figura 51 Fotografia da bateria baixa, 16 de Novembro de 2017	57
Figura 52 Vista aérea da marginal na zona de S. João do Estoril, 1960	58
Figura 53 Planta com identificação dos pontos críticos de descontinuidade e delimitação da área de intervenção	60
Figura 54 Esquema ilustrativo das propostas a integrar no Projecto Urbano e Estratégia de Intervenção	62
Figura 55 Esquema das relações de continuidade e barreiras através dos elementos existentes	63
Figura 56 Planta e esquema de implementação das propostas a integrar no Projecto Urbano e Estratégia de Intervenção	63
Figura 57 Planta da proposta do projecto urbano	63
Figura 58 Alçado Sul do Forte com elementos da proposta integrados.....	64
Figura 59 Plantas de levantamento dos vários pisos do Forte com indicação a amarelo das demolições e alterações propostas	65
Figura 60 Desenhos da integração do acesso vertical por elevador com a muralha do Forte.....	66
Figura 61 Alçado Nascente da proposta	66
Figura 62 Desenho de estudo do funcionamento da escadaria exterior	67
Figura 63 Perspectiva com fotomontagem da varanda miradouro.....	67
Figura 64 Perspectiva com fotomontagem da cafetaria	67
Figura 65 Planta da proposta, Piso 0	67
Figura 66 Alçado poente da proposta	67
Figura 67 Planta da proposta, piso 1	68
Figura 68 Corte pelo corredor do corpo principal do edifício.....	68
Figura 69 Desenhos de perspectiva com fotomontagem de estudo do volume de atravessamento ao corredor e planta de estudo da introdução deste novo elemento.....	69
Figura 70 Planta da proposta, piso 2	69
Figura 71 Corte transversal.....	69
Figura 72 Planta da proposta, piso 3	70
Figura 73 Perspectiva desenhada com fotomontagem esquemática do espaço existente no Piso 1, com o exemplo de uma exposição montado.....	70
Figura 74 Perspectiva desenhada com fotomontagem esquemática do espaço existente no Piso 3, com o exemplo de workshop	70
Figura 75 Esquema axonométrico com proposta de usos por piso	71

LISTA DE ACRÓNIMOS

ARH - Administração da Região Hidrográfica
AHMC – Arquivo Histórico Municipal de Cascais
AML - Área Metropolitana de Lisboa
AMQC – Associação de Moradores da Quinta da Carreira
APA – Agência Portuguesa do Ambiente
CMC – Câmara Municipal de Cascais
DGEMN – Direcção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais
DGPC – Direcção-Geral do Património Cultural
IGT – Instrumentos de Gestão Territorial
OP – Orçamento Participativo
PDM - Plano Director Municipal
PMOT – Plano Municipal de Ordenamento do Território
POOC - Plano de Ordenamento de Orla Costeira
POOC-CSJB - Plano de Ordenamento da Orla Costeira Cidadela-Forte de S.Julião da Barra
POPNSC - Plano de Ordenamento do Parque Natural Sintra Cascais
PROT - Plano Regional de Ordenamento do Território
PUCS – Plano de Urbanização da Costa do Sol
RCM – Resolução do Conselho de Ministros
SUB-UOPG – Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão
UOPG – Unidades Operativas de Planeamento e Gestão



FONTE: (Andrade, Cascais - Vila da Corte. Oito Séculos de História, 1964)

01. | INTRODUÇÃO

*"In theory, theory and practice are the same,
In practice, they are not."* (Albert Einstein)

1.1. | CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA

No âmbito do trabalho para Projecto Final de Mestrado o tema apresentado define-se através da caracterização do que é contínuo e não, identificação dos conceitos e sua aplicabilidade na estratégia urbana que visa a resolução dos problemas identificados na conexão entre os espaços para o local proposto. Com intenção de estabelecer ligações em zonas subaproveitadas mas com potencial para projecção de elementos que valorizem o lugar, surge o tema *Continuidades | Descontinuidades no espaço público: espaços de transição em S. João do Estoril, envolvente ao Forte de Santo António*.

Tendo em conta o paredão e passeios marítimos enquanto elementos fortes que se fazem acompanhar por quase toda a costa, são identificados elementos característicos e também pontos descontínuos. Na área de intervenção dá-se o caso de o paredão terminar na Praia da Azarujinha, em S. João do Estoril e depois da sua interrupção, seguindo no sentido Cascais - Lisboa, uma intervenção onde foram definidos percursos pedonais e equipamentos em S. Pedro do Estoril.

Destacam-se também outras infraestruturas fundamentais ao desenvolvimento de Cascais e toda a linha como a estrada marginal e a linha de comboio que assumem uma posição de proximidade com a frente de costa, dotadas de vistas que as caracterizam, as quais são peças fundamentais para que as descontinuidades sejam quebradas tanto no sentido longitudinal e de acompanhamento à linha de costa como na sua transversalidade e relação do local de intervenção com o mar.

A costa de Cascais também é pontuada por uma linha de fortificações marítimas que a caracterizam em diversas imagens, como é o caso do Forte de Santo António da Barra que define a área de intervenção e sua envolvente, condicionando a sua evolução, permitindo a existência destes espaços de transição. Esta noção é sugerida pela identificação de vazios urbanos que se situam ao longo desta frente marítima.

A descrição dos vários pontos característicos e conceitos inerentes ao tema sugerem a oportunidade de intervir aproveitando as estruturas já existentes como forma de conectar os espaços, redesenhando o espaço de forma a estabelecer a continuidade desejada. Esta proposta é suportada pela definição de uma estratégia que propõe a consolidação e requalificação do espaço público bem como uma proposta de reabilitação do Forte de Santo António e espaço envolvente.

1.2. | OBJECTIVOS

O tema apresentado define-se através da identificação do que é contínuo ou não, com intenção de estabelecer ligações entre espaços com potencial para projecção de um programa e respectivos elementos que o componham de forma a valorizar a temática apresentada. Para concretizar e desenvolver o programa geral enquadrado no tema, são apresentados os seguintes objectivos:

- Contextualizar e enquadrar a área de intervenção nas suas continuidades e descontinuidades nas escalas necessárias à sua melhor compreensão, identificando focos de possíveis intervenções e ligações;
- Potencializar S. João do Estoril no contexto da linha de Cascais, criando uma relação de maior proximidade com a própria vila de Cascais, dotando a zona enquanto ponto atractivo e definindo-a como área de e em crescimento em vez de apenas estações de paragem na linha de comboio;
- Definir uma estratégia de intervenção para as áreas identificadas, adaptando as conexões físicas e ligações dos espaços às necessidades das pessoas enquanto seus utilizadores, assim como os respetivos programas e usos enquanto geradores de atividade urbana;
- Criar uma solução projectual para o espaço público nas áreas de intervenção definidas que consolide os conhecimentos teóricos também aplicados na estratégia de intervenção e que suporta as escolhas para o desenho;
- Pensar o Forte de Santo António enquanto elemento que se distingue na área de intervenção, aproveitando o seu potencial natural para enobrecer a sua envolvente e elevar a estratégia desenvolvida através de uma proposta de reabilitação desta edificação.

Para melhor compreensão e desenvolvimento do objecto de reflexão é necessário definir e aprofundar os conhecimentos sobre o que é contínuo ou não, bem como analisar e caracterizar o território. Também identificar os conceitos no lugar resolvendo a descontinuidade através do desenho do espaço público no espaço de transição para que haja conexão entre os espaços e conseguir-se manter a relação de proximidade com o mar ao longo da costa e também a que se quebrem barreiras contínuas para a relação transversal.

1.3. | ENQUADRAMENTO TEÓRICO | QUESTÕES

As questões e sentido de oportunidade do trabalho surgem, inicialmente, de um interesse pessoal em descobrir o porquê da existência de uma área verde subaproveitada e sem vivências além do edificado destinado a habitação e de um pequeno estabelecimento isolado que privilegia de um sistema de vistas sobre o mar muito particular. Esta primeira descrição remete para o lado da frente marítima, ao passar pela marginal ou até fazendo o percurso de comboio e passamos pela zona de S. João do Estoril. Do outro lado da linha também se identificam facilmente espaços deixados ao acaso e outros em que já há alguma preocupação na melhoria do espaço público.

Após contactos com a Câmara Municipal de Cascais sobre o potencial da área de intervenção foi demonstrado interesse sobre a valorização do imóvel classificado, Forte de Santo António, bem como da sua envolvente, ainda que não esteja definida uma estratégia a médio prazo, o que vai deixando o espaço ao abandono. O trabalho apresentado desperta então a curiosidade no sentido de desenvolver um olhar crítico e construtivo de forma concreta e que contribua para a melhoria daqueles espaços.

O actual estado de degradação e abandono do Forte tem sido motivo de notícias de jornal e também assunto debatido em reuniões de assembleia da câmara municipal, indicador da pertinência e actualidade do objecto de estudo a que se propõe este trabalho.

Para aplicação dos conceitos e numa caracterização de frente marítima, é identificada continuidade onde se lhe corresponde a existência de percursos pedonais. Nesta lógica a descontinuidade é assumida onde não há existência desses percursos pelo que as acessibilidades neste sentido são reduzidas aos passeios estreitos ou inexistentes.

Oeiras tem vindo a trabalhar questões desta ordem, onde vão sendo desenvolvidos os diversos planos para prolongamento do passeio marítimo. Ainda no início do ano passado foram concluídos trabalhos de extensão de quase mais 2Km desde a baía dos Golfinhos em Caxias até à Cruz Quebrada, numa intenção futura de ligar toda a costa de Oeiras até Algés.

Neste enquadramento surgem algumas questões e hipóteses também relacionadas com os objectivos a que este trabalho se propõe:

- O que é então uma descontinuidade no espaço público, de que maneira influencia os espaços de transição e qual a solução para que integrem estas áreas?

- Serão a marginal e linha de comboio barreiras intransponíveis ao ponto de ser impossível considerar ligações tanto no sentido que as compõe como nas suas transversalidades? A intenção da proposta é poder quebrar esta barreira visual que surge no primeiro impacto com o território. Estas infraestruturas serão barreiras intransponíveis ou momentos e oportunidades para a intervenção e valorização do espaço?

- Qual a melhor solução para desenvolver a linguagem de continuidade pretendida, integrando os vários elementos de que a paisagem se compõe?

- Poderá o Forte de Santo António, enquanto elemento marcante da área de estudo, ser um ponto chave para o desenvolvimento dos objectivos e propostas referidos?

Os elementos a ser propostos podem ser essenciais na nova caracterização destes espaços e fundamentais para a valorização da frente marítima da linha de Cascais.

1.4. | METODOLOGIA

Na elaboração do Projeto Final de Mestrado, com o tema Continuidades| Descontinuidades no Espaço Público, são entendidas várias fases com diferentes métodos científicos, desde o trabalho e investigação teórica, ao levantamento e trabalho de campo, até uma proposta final que pretende uma requalificação à escala urbana e arquitetónica.

Desta forma são propostas as seguintes fases e temas de trabalho:

Numa primeira fase é elaborada uma investigação teórica sobre os conceitos de interesse ao tema, definindo-os através de literaturas de referência e de forma a interpretar diferentes visões sobre as mesmas temáticas e as suas diversas aplicabilidades com uma pesquisa aplicada e abordagem explicativa dos conceitos.

Seguidamente uma breve contextualização da história do lugar e evolução da área de estudo, reconhecimento e interpretação do território numa fase mais analítica consideram uma análise morfológica e contextualizada da área de intervenção através de um enquadramento territorial e conceptual, desenhos e esquemas síntese de consolidação dos estudos e relação entre os conceitos, incluindo a sua integração nos vários planos.

Enquanto opções para a estratégia são tidos em conta os resultados obtidos nas fases anteriores, é feita uma abordagem qualitativa através da aplicação de técnicas de recolha e análise de informação, tais como a observação direta e análise documental, para a definição de zonas com sentido de oportunidade para introdução e aplicabilidade da temática apresentada. Deste modo e dentro dos limites caracterizados no título, esta fase constitui a elaboração do plano de intervenção estratégico e programa, definidos num sistema de escalas apropriado ao local.

Para o desenvolvimento da solução projetual é considerado o plano estratégico para a intervenção nos espaços propostos como um todo e a concretização do mesmo nas suas diversas escalas, definindo os espaços públicos, equipamentos e diferentes usos. Nesta fase de consolidação da proposta interessa que sejam elaborados ensaios tipológicos e aproximações à escala do espaço público e do objeto arquitetónico, trabalhando e cruzando as diversas escalas, também com trabalho a ser desenvolvido sobre maquetes de estudo e recurso aos esboços. Num resultado final através de desenhos em plantas, cortes e perfis, bem como representações tridimensionais e maquetes finais.



Figura 2 | Comboio a vapor junto ao Monte Estoril, 1900
FONTE: (Henriques J. M., Cascais: Território| História| Memória , 2014, p. 63)

02. | FRAGMENTAÇÕES, CONEXÕES E PATRIMÓNIO



Figura 3 | Estrada marginal em frente ao Forte de Santo António
FONTE: (Andrade, Cascais - Vila da Corte. Oito Séculos de História, 1964)

2.1. | DESCONTINUIDADES E CONCEITOS ASSOCIADOS

A progressão deste trabalho apresenta a necessidade de definição e delimitação dos conceitos a que reporta. Pensar em *Continuidades e Descontinuidades no Espaço Público* como uma abordagem limitada por uma outra sobre *Espaços de Transição* implica reconhecer as capacidades destes espaços e relações no âmbito das suas potencialidades e fragilidades enquanto fragmentações e conexões.

As descontinuidades remetem-nos facilmente para algo não conforme, uma separação entre espaços ou até um espaço indefinido. Sendo que por defeito e sobre a qualidade urbana associa-se o conceito de continuidade urbana a um valor positivo e descontinuidade urbana a uma conotação negativa. Para relacionar *(des)continuidades* é importante caracterizar a tipologia dos diversos elementos e dos próprios espaços urbanos, integração e relação entre eles para definir o que é contínuo e não.

CONTINUIDADE E CONEXÃO

“O estabelecer uma continuidade entre diversos elementos significa o estar-se a estabelecer relações entre esses elementos.

Para que se estabeleçam relações entre elementos ou conjuntos de elementos é necessário que estes possuam algo em comum.” (Cortes, 1999, p. 24)

Desta relação entre elementos, que podem ser dos mais diversos tipos, físicos, económicos, sociais ou espaciais é necessário caracterizar semelhanças e ligações entre si que vão definir os tipos de relações urbanas de contínuo e conectado ou descontínuo e fragmentado. No trabalho citado, o autor Carlos Cortes, com o tema “Continuidades e Descontinuidades Urbanas”, justifica a pertinência da abordagem com o objetivo de adaptar os conceitos de contínuo e descontínuo à realidade urbana surgindo os mais diversos pontos de desenvolvimento e adaptação desta mesma temática. De realçar a *continuidade por conexão*, adaptável ao projeto que será desenvolvido por envolver várias escalas de *conexão espacial* e nisto cita-se “Dois pontos de um espaço serão conexos entre si se entre ambos é possível estabelecer um percurso” (Pardal, 1988). Ao que se acrescenta a ideia de que também poderá ser desenvolvida *conexão* no campo *visual* e até *temporal*, dependendo do tipo de relação entre os pontos e elementos que se quer criar. Poderão até considerar-se mais do que os dois pontos, referidos por Sidónio Pardal, conectando-os e abrangendo outros pontos de interesse de um mesmo território.

Por exemplo na criação de uma conexão entre um ponto A a um ponto B, surgem simultaneamente vazios que impedem passagens transversais a essas barreiras e consequentemente sucedem cortes na malha urbana, sendo então elementos que ligam e separam ao mesmo tempo.

Ainda no contexto de relação entre elementos que evocam o termo de continuidade, é de considerar que a descontinuidade pode ser admitida como espaço de mudança e transição entre outros espaços conexos entre si. Desta forma o descontínuo colabora com a criação de relações de proximidade entre zonas, admitindo por si um padrão fragmentado que caracterize e defina determinadas áreas.

FRAGMENTAÇÃO E ESPAÇO PÚBLICO

Não havendo uma linha contínua considera-se a fragmentação das áreas urbanas, muitas vezes pela existência de barreiras criadas por infraestruturas que se foram impondo ao território, quer pelas necessidades implícitas à evolução dos tempos, quer pela crescente sucessiva de elementos, bairros, ruas, que vão surgindo sem seguir uma lógica de conjunto.

Deve considerar-se a existência de inúmeras definições de espaço público que variam consoante os diferentes pontos de vista. Estas diferentes perspectivas podem variar consoante a aproximação, a escala, a forma e tipologia dos espaços, que podem traduzir-se em diversos conceitos de espaço público. No entanto e para este trabalho, por espaço público entende-se o que é comum, que pertence e é utilizado por todos. Um local de encontros e relações entre a população, trocas e as mais variadas actividades, como uma zona de estar ao ar livre que inclui espaços verdes, ruas, cruzamentos, bairros e suas vivências, e outros elementos marcantes da cidade, não esquecendo que não será possível reconhecer espaço público sem noção do urbano.

Ao longo dos tempos, o espaço público passou por várias perspectivas de inclusão nas vivências da cidade. Com a modernização do ambiente urbano foram implementadas infraestruturas para melhorar a qualidade de vida nas acessibilidades mas que também causaram uma dispersão de um território despreocupado com a organização do espaço público. Apesar de impulsionarem a expansão territorial urbana, estas estruturas originaram espaços sem identidade, tornando-as barreiras à continuidade dos tecidos urbanos. Assim, os espaços anteriormente distinguidos e dotados dos seus próprios usos, tornaram-se incompatíveis com os hábitos impostos pela mobilidade urbana. Só nos anos 80/90

deixam de ser espaço sobranes perante as necessidades da vida moderna para serem espaços planeados, desenhados e a pensar nos utilizadores.

Perante a existente diversificação, fragmentação e ausência de significado dos espaços abertos, as preocupações vão ao encontro da articulação e projecção de espaços públicos que materializem estes lugares, de forma qualificada, numa combinação entre as grandes diversidades do espaço urbano e as formas de o habitar.

“Numa época em que o desenho da cidade está, antes de tudo, nas mãos da economia e do marketing urbano, da gestão de tráfego, do layout dos transportes e estacionamentos ou da engenharia de sistemas, (...) é essencial resgatar, de novo, o papel da Arquitectura na compreensão da (...) sua forma.

A forma urbana é pois o campo por excelência da Arquitectura, sendo também aquela que define o espaço quotidiano da cidade.” (Grande, p. 21)

A partir deste compromisso por parte da arquitectura no controlo do projecto e do desenho do espaço público, pensada desde as escalas do planeamento, à escala do detalhe, deve ser definida uma materialização precisa, capaz de reflectir a justeza dos desígnios, incorporando simultaneamente a tangibilidade, a mensurabilidade e a utilidade de que sempre se fizeram e continuarão a fazer as coisas urbanas e a cidade.

Não bastará, no entanto, reconhecer valor ao espaço público, há-que reconhecer o valor urbanístico e arquitectónico ao projecto do espaço público: um projecto que olha para a cidade no seu conjunto, dando-lhe estrutura, forma e desenho. Tendo em conta a tendência de fragmentação do espaço urbano que não será passageira nem facilmente eliminável por simples regulação urbanística. Devem, deste modo, ser elaboradas estratégias que reforcem as ligações entre os espaços, tornando-os qualificados e acentuados simbolicamente.

Para melhor reflectir a ideia de intervir na cidade através do espaço público devemos entendê-lo como *“a imagem de algo que já existe mas que espera um projecto”* (Secchi, 2000, p. 164)



Figura 4 | Planta da proposta vencedora em Wildlife Crossing Competition, HNTB + MVVA



Figura 5 | Corte da proposta vencedora em Wildlife Crossing Competition, HNTB + MVVA

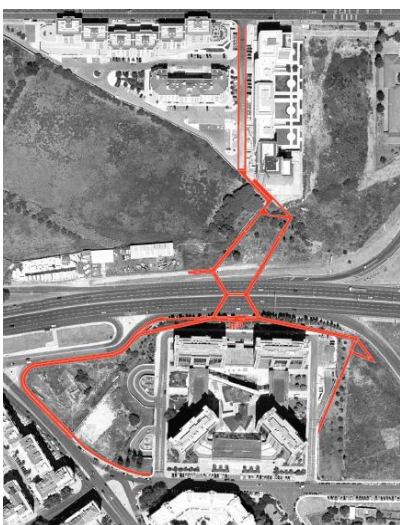


Figura 6 | Planta da Ponte Cor de Laranja que atravessa a 2ª circular e une a zona de Telheiras às Torres de Lisboa, MXT Studios



Figura 7 | Perspetiva do Projeto da Ponte Cor de Laranja que atravessa a 2ª circular e une a zona de Telheiras às Torres de Lisboa, MXT Studios

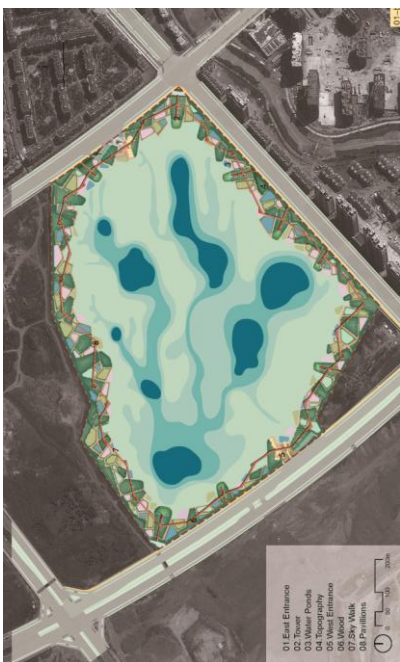


Figura 8 | Masterplan do Qunli Stormwater Wetland Park
 FONTE: <https://www.archdaily.com/446025/qunli-stormwater-wetland-park-turenscape>



Figura 9 | Perspectivas do Qunli Stormwater Wetland Park

Figura 10 | Perspectivas do Qunli Stormwater Wetland Park

2.2. | REFERÊNCIAS À CONTINUIDADE

A procura de referências foram de encontro às diferentes necessidades para a proposta, seja na possibilidade de transpor barreiras como a linha de comboio e a marginal e consequente conexão de espaços visíveis nos exemplos da proposta vencedora para WildLife Crossing Competition (Figuras 4 e 5) e no projecto da Ponte Cor de Laranja que atravessa a 2ª circular (Figuras 6 e 7), como na requalificação de espaços públicos e criação de percursos pedonais como o caso do projecto Qunli Stormwater Wetland Park.

O concurso WildLife Crossing foi lançado para criação de estruturas com o objectivo de assegurar a mobilidade segura à vida selvagem preservando as espécies animais. O projecto vencedor propõe um atravessamento à I70, uma infraestrutura no Colorado, a cerca de 90 km para Oeste de Denver, que é considerada uma barreira significativa no habitat da vida selvagem.

Também para o atravessamento da 2ª circular, na ligação Telheiras às Torres de Lisboa, saiu vencedora de um concurso a Ponte Cor de Laranja. Uma ponte por cima de uma estrada movimentada que utiliza vigas laterais em vez de colunas no centro e que se diferencia por promover o exercício físico, com rampas e espaços para bicicletas.

O projecto Qunli Stormwater Wetland Park (Figuras 8 a 10) do atelier Turenscape, em Haerbin, Heilongjiang na China, com cerca de 30 ha, representa o desenho para um parque de zonas húmidas numa zona protegida no meio da cidade. O objectivo foi o de resgatar uma zona em extinção numa “esponja verde” enquanto parque de águas pluviais urbano e assim redesenhar a articulação entre a água e o espaço público para fruição humana. A estratégia passa por deixar parte da natureza a funcionar por si, de forma a criar ecossistemas próprios e à volta criar um percurso circular que vai unindo os diferentes espaços e momentos de todo o parque. Estes caminhos formam uma rede de plataformas e miradouros a vários níveis permitindo aos utilizadores várias experiências.



Figura 11 | Fortaleza de Nossa Senhora da Luz e Palácio da Luz, 2017
FONTE: fotografia da autora

2.3. | PATRIMÓNIO E REABILITAÇÃO

“A reabilitação urbana tem sido uma das grandes máximas presente em praticamente todas as políticas urbanas das chamadas “cidades históricas” europeias.” (Nuno Grande, p 23)

O património é um termo e um elemento que nas últimas décadas se tem estudado de forma sistemática e um dos objetos que faz parte das intervenções urbanas. É uma palavra muito antiga, ligada na sua origem às estruturas familiares, económicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizado no espaço e no tempo.

Para contextualizar o direito ao património e respectiva reabilitação devem considerar-se as cartas e convenções, elementos fundamentais que reúnem recomendações sobre as preocupações estudadas e debatidas em conferências ao longo dos tempos.

A CARTA DE WASHINGTON (1937)

Refere que o objecto de estudo a ser reabilitado deve ser para a população e devem ser criadas condições para os moradores locais, assumindo que as próprias pessoas também constituem património.

A CARTA DA AUSTRÁLIA (1979)

“A Carta de Burra advoga uma abordagem cautelosa às alterações: fazer tão pouco quanto seja necessário para cuidar do sítio e torná-lo utilizável mas, por outro lado, alterar tão pouco quanto seja possível para que o seu significado cultural fique retido.” (Carta da Austrália, 1979)

Também encaminha para o pensamento do porquê conservar? Considera que os sítios com significado cultural enriquecem a vida das pessoas e proporcionam um sentido de ligação à comunidade e à paisagem, ao passado e às experiências vividas. São registos históricos que se tornam importantes como expressões tangíveis da identidade e da experiência da Austrália. Os sítios com significado cultural reflectem a diversidade das nossas comunidades, dizendo-nos quem somos e qual foi o passado que nos formou. São insubstituíveis e preciosos. Estes sítios com significado cultural devem ser conservados para as gerações actuais e futuras.

REABILITAR OU RESTAURAR

Num movimento moderno caracterizado pela relação difícil da intervenção no património, uma vez que a possibilidade de intervir num projecto concebido anteriormente por outros estava inerente a uma falta de compreensão da possível alteração de uma obra de um autor. É então necessário criar uma maneira de ver os monumentos históricos como elementos de excepção, actos isolados para preservação no espaço e no tempo e daí trabalharem-se conceitos de reabilitação e recuperação, que até então eram estranhos e distantes dos ideais e lógica do novo tempo e sua arquitectura.

Seguem-se transformações irreversíveis que tomam lugar um pouco por toda a Europa, acompanhadas de muitas críticas, substituição de edifícios antigos por obras novas, surge no final do séc XX uma diferente sensibilidade para com a arquitectura do século passado.

Em 1990 é criado o IPPAR com legislação que defendia a conservação de estruturas urbanas existentes (residenciais, culturais, industriais) e a reabilitação surge como um instrumento de transformação das cidades. Em Portugal surgem exemplos como a Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Algarve na adaptação do Convento de S. Francisco em Faro, a casa de Chá no Paço das Infantas no Castelo de Montemor-o-Novo, Pousada de Arraiolos no Convento dos Lóios.

“Intervir num edifício existente exige inevitavelmente uma perspectiva perante a sua transformação no espaço e no tempo.” (Carvalho, Byrne, & Mealha, 2009)

Hoje em dia a relação com um edifício existente acontece de forma mais natural e o próprio edifício, por si, sugere sobre a forma de intervenção, tendo o arquitecto o papel de interpretar essa leitura através da proposta projectual, seja para aumentar ou acrescentar algum elemento, pela cobertura, forma de envolver o edifício, vazar ou fragmentar.

Estas reflexões deixam, então, o pensamento sobre como repensar e como intervir no forte que se encontra na área de estudo?

2.4. | PROJECTOS DE REFERÊNCIA

Enquanto projectos de inspiração sobre património e reabilitação são apresentadas referências sobre a Cidadela de Cascais e o Castelo de Pombal. O primeiro, apesar da diferença de escala em relação ao Forte de Santo António, assemelha-se por ser também uma fortaleza erguida para a defesa marítima na mesma costa de Cascais.

CIDADELA DE CASCAIS

Por ter sido recentemente alvo de vários tipos de intervenção e obras nas diferentes edificações que a compõem, a Cidadela de Cascais é referência obrigatória para o trabalho apresentado.

“Não há monumento que Cascais sinta mais como seu do que a armadura de pedra que dá forma à Cidadela. Há uma relação de afectividade inquestionável entre os cascalenses e esta sentinela silenciosa da baía, expressa num sentimento paradoxal de profunda identificação, mas também de grande desconhecimento. A uma sensação de pertença opõe-se então uma enorme curiosidade e fascínio por um espaço que sempre esteve interdito à maior parte dos habitantes da vila. Desde a construção da primitiva Torre de Cascais, com paralelo nas torres coevas da Caparica e de Belém, até ao presente, a Cidadela foi sempre um território desconhecido da maior parte dos cascalenses.” (Carvalho, Byrne, & Mealha, 2009).

Inicialmente composta pela Torre de Santo António no final do século XV e depois reforçada, nas últimas décadas do século XVI, num conjunto de três baluartes que compõem a Fortaleza de Nossa Sra da Luz, a Cidadela foi adaptada ainda a Palácio Real em 1870, onde era a antiga casa do governador que no século XX se torna Palácio da Presidência.

A muralha da Cidadela, com localização privilegiada na entrada da baía de Cascais, caracteriza-se por um traçado quadrangular composto por baluartes em forma de estrela, muros de pedra miúda e argamassa. No seu interior organiza-se a partir de um pátio central, a Capela Nossa Senhora da Vitória e quatro edifícios de dois pisos: Santa Catarina, a nascente, o actual Palácio da Presidência; o edifício S. Pedro a poente e Santo António a norte, onde se encontrava a guarnição; e S. Luis, a sul, anterior Hospital dos Soldados, estes três últimos albergam hoje em dia um restaurante, uma livraria e o Pestana Cidadela Art District. Sob a parada a construção de uma cisterna, três naves abobadadas, planta quadrangular e paredes e pavimento em alvenaria.

Instalação militar mais ambicionada pela Câmara, desde o início dos anos 80 do século passado. Só em 2004, despacho conjunto nº 747/2004, assinado pelos Ministros das Finanças, da Defesa e da Administração Interna, foi possível concretizar a cedência da Cidadela ao Município de Cascais, por um período de 35 anos. Este período será alargado a 75 anos por opção expressa do Grupo Pestana, vencedor do concurso público.

Sobre a obra afecta ao Grupo Pestana, foram responsáveis os arquitectos Gonçalo Byrne e David Sinclair num projecto de construção de um hotel com 127 quartos, aproveitando uma ampliação sensível da bateria sul e a adaptação de vários edifícios da Praça de Armas para espaços de restauração e comércio. Deve esta intervenção ser considerada referência no âmbito da reabilitação do existente e também através da inserção de elementos novos.



Figura 12 | Fotografia da relação entre o elemento novo do Hotel Pestana e a muralha da Cidadela de Cascais
FONTE: <https://www.pinterest.pt/pin/183169909828620025/>



Figura 13 | Fotografia da relação entre o espaço público envolvente e a intervenção no interior das muralhas da Cidadela
FONTE: <https://www.pinterest.pt/pin/183169909828621155/>

Depois de desactivado durante 50 anos, em 2011, o Palácio da Presidência, foi alvo de uma obra de uma profunda reabilitação a cargo do arquitecto Pedro Vaz, tutelado pela Presidência da República. Este projecto preocupou-se em reactivar funções com uma reabilitação o mais fiel possível ao existente, adaptando as novas necessidades regulamentares. Outrora espaço militar fundamental na história do município e da Vila de Cascais onde residiram Chefes de Estado na Monarquia e na República, mantém então as suas funções de residência oficial do Chefe de Estado e reúne também um pólo do Museu da Presidência da República com circuitos para visitas a diversos espaços abertos ao público e exposições.

Também a Fortaleza de N. Sra. Da Luz tem intenções de ser reconvertida em museu de sítio com núcleos interpretativos dos Baluartes e da Torre Joanina, bem como outras áreas expositivas, loja e cafetaria com esplanada e vista de mar. Actualmente abre portas no verão para que turistas e população local possam visitar e conhecer.



Figura 14 | Fotografia do pátio interior referente ao Palácio da Presidência e relação com a capela Nossa Sra da Vitória, 2017
FONTE fotografia da autora

Estas intervenções complementam-se umas às outras e sugerem uma nova maneira de ver o espaço da Cidadela e envolvente, enquadrando então a musealização da Fortaleza de Nossa Senhora da Luz, o Palácio da Presidência, o rearranjo do Passeio Maria Pia, o parque de estacionamento Marina-Terra e o Pestana Cidadela Art District que conjuga um hotel e espaços culturais.

CASTELO DE POMBAL

Numa construção que é testemunho do tempo, edificado também para a defesa militar mas num contexto do território, este lugar tem sido sucessivamente ocupado desde o tempo do império romano, tendo desempenhado vários papéis e práticas espaciais e sociais. Tendo evoluído desde uma pequena comunidade no topo da colina até local turístico nos dias de hoje, foi importante pensar-se num projecto de revitalização.

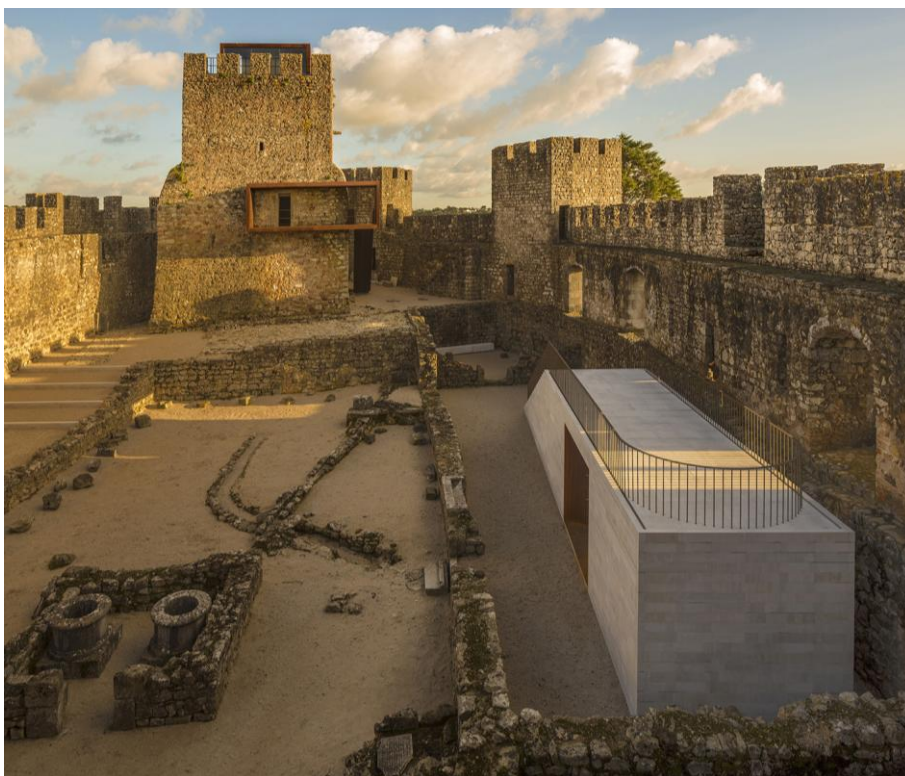


Figura 15 | Fotografia geral do Castelo de Pombal, por Fernando Guerra, 2014
FONTE: <https://www.archdaily.com.br/br/756658/centro-de-visitantes-do-castelo-de-pombal-comoco-arquitectos/54585d20e58ece4c08000291>

O Centro de Visitantes do Castelo de Pombal, com uma área de 1200 m², foi um projecto dos Comoco Arquitectos no ano de 2014 com uma estratégia dividida em três partes: o projecto de arranjos exteriores em que pavimentos em calçada existentes foram consolidados e postos a descoberto e o restante espaço foi preenchido com gravilha; a revitalização da Torre de Menagem em que foram introduzidas alterações pontuais no volume em aço corten e desenhado o mobiliário para o espaço servir como espaço expositivo e a introdução de um novo volume para servir de Centro de Visitantes que devia incluir o espaço de recepção, uma sala negra para projecções virtuais da história do castelo e uma área de arrumos.

Desta referência deve reter-se a intervenção pouco invasiva no sentido em que os elementos propostos são contextualizados no ambiente do castelo como podem ser encarados enquanto objectos que, a qualquer momento, poderão ser retirados do espaço, de forma a preservar as pré-existências no mais natural possível.



Figura 16 | Fotografia das escadas agregadas ao torreão e do Centro de Visitantes ao fundo, no Castelo de Pombal, por Fernando Guerra, 2014
FONTE: <https://www.archdaily.com.br/br/756658/centro-de-visitantes-do-castelo-de-pombal-comoco-arquitectos/54585d20e58ece4c08000291>



Figura 17 | Fotografia da varanda agregada ao Castelo de Pombal, por Fernando Guerra, 2014
FONTE: <https://www.archdaily.com.br/br/756658/centro-de-visitantes-do-castelo-de-pombal-comoco-arquitectos/54585d20e58ece4c08000291>



Figura 18 | Fotografia tirada de uma janela no Forte de Santo António da Barra com vista sobre a baía de Cascais, 2017
FONTE: fotografia da autora

03. | O LUGAR

“(...)existem elementos transcendentos e pessoais que determinam a forma como vemos, sentimos e vivemos este local extraordinário.” (Henriques J. A., 2011, p. 13)



Figura 19 | Representação mais antiga do litoral de Cascais, remonta à década de 1530
FONTE: (Henriques J. M., Cascais 650 anos de História, 2014, p. 17)

3.1. | BREVE HISTÓRIA DO LUGAR

Conhecer S. João do Estoril implica perceber o desenvolvimento da Costa do Sol e o crescimento de uma linha de frente marítima com início na vila de Cascais. Além do enquadramento territorial, características de localização e morfologias, há também uma história que responde às transformações que foram tendo lugar no decorrer dos tempos, fazendo de Cascais a vila que actualmente conhecemos.

Apesar de não se poder precisar, estima-se que *há cerca de 4500 anos, percorriam os lugares da futura vila* (Silva, 1988). Vestígios encontrados a norte do concelho e também a existência das grutas do Poço Velho, S. Pedro e Alapraia remetem ao tempo da Pré-História. Passando pelo período romano e com influências árabes tão evidentes pelo legado toponímico, por exemplo Alcabideche, Alcoitão e Alvide, é na época medieval que Cascais se afirma como independente.

Na segunda metade do século XII, Cascais era uma aldeia pertencente a Sintra. Apesar de habitado no interior para a actividade agrícola e também pela segurança face aos ataques piratas, é pela posição geográfica e localização da baía que se torna um porto concorrido fazendo de Cascais uma aldeia de pescadores.

Difícil não será visionar Cascais na época gloriosa da sua História, quando D. Pedro I, satisfazendo o pedido dos seus homens bons, lhe outorga, a 7 de Junho de 1364, a solicitada autonomia administrativa. (Andrade, Cascais - Vila da Corte. Oito Séculos de História, 1964, p. 11). A Carta Régia determina a elevação de Cascais a vila concedendo-lhe autonomia de Sintra, perante o pagamento de duzentas libras de ouro à coroa, o que confirma a riqueza do local. No entanto, só em 1370 com a doação do castelo e do lugar por D. Fernando a Gomes Lourenço Avelar, considerado o primeiro senhor de Cascais, é que o espaço limite do concelho é clarificado e a independência efectuada. Assiste-se ao crescimento fora de muralhas que define o primeiro traçado de urbanismo da vila.

Com o avançar da expansão, pela localização e características Lisboa torna-se no principal porto do País. Consequentemente o movimento de barcos na entrada da barra aumentou e Cascais não foi excepção evidenciando os privilégios de uma localização junto ao mar que facilitava as operações mas também obrigava a pensar construções defensivas (Cascais A. C., 1986, p. 67). Como podemos ver na gravura (Figura 19) considerada a representação mais antiga do litoral de Cascais, remonta a 1530 apesar de só ter sido publicada em 1572 na obra *Civitates orbis terrarum* por George Braun e Frans Hogenberg (Henriques J. M., 2014, p. 17) onde podemos

observar a representação da vila entre muros, o castelo e também a Torre de Santo António. Neste contexto de reforço estratégico na defesa da barra do Tejo também para Belém foi pensada uma Torre bem como, posteriormente, o levantamento e carta da costa até S. Julião da Barra e projecto da Fortaleza de Santo António do Estoril.

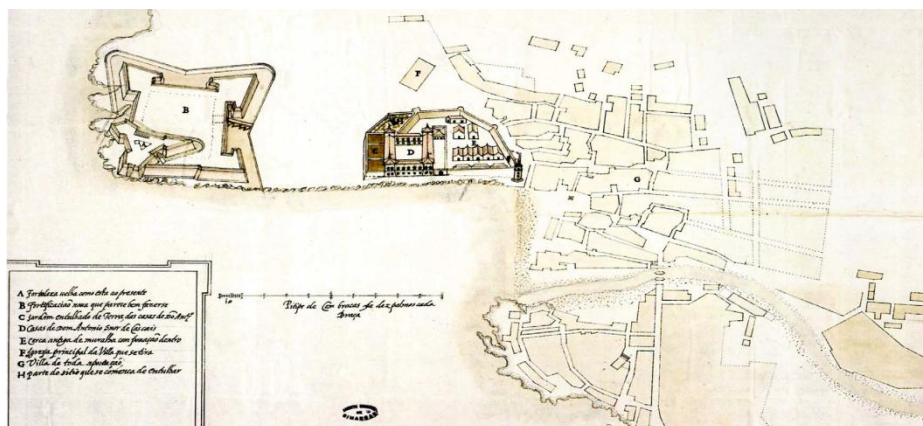


Figura 20 | Levantamento da planta de Cascais, 1594
 FONTE: (Henriques J. M., Cascais 650 anos de História, 2014, p. 27)

Foi em 1641, após a restauração da independência que se investiu na defesa da região com ampliação e restauro das fortificações existentes sendo D. António de Meneses, Conde de Cantanhede o encarregado da defesa da barra do Tejo, caracterizada como a principal porta de acesso à capital Lisboa. Também nesta altura se destaca a construção da Cidadela de Cascais que integra a Fortaleza de Nossa Senhora da Luz (Figura 20) e reforça consideravelmente a defesa da costa neste ponto.

A 1 de Novembro de 1755 o terramoto que abalou toda a frente marítima de Lisboa devastou Cascais deixando vestígios de destruição que só desapareceram da malha urbana no séc. XX.

As condições naturais, o clima, o estabelecimento de contingentes militares e a expansão Portuguesa vão assim, a partir desta altura contribuir para o desenvolvimento de Cascais até que, no séc. XIX, esta se transforma num dos mais importantes centros cosmopolitas da Europa. (Henriques J. A., 1997, p. 98).

A chegada à vila foi facilitada com a construção da estrada que a ligava a Oeiras entre 1859 e 1864 e posteriormente a estrada até Sintra em 1868 permitindo que, em 1870, a corte se deslocasse a Cascais. D. Luis escolhe a vila como estância de banhos e converte os aposentos da Cidadela a Paço Real. O período de verão era passado entre banhos de mar e bailes no palácio real que intensificaram a vida social da vila. Com estes novos hábitos, para receber os visitantes começam a ser

edificadas novas habitações, os primeiros challets, hotéis, restaurantes e outros locais de lazer como o casino da praia.

Este interesse pelas praias de Cascais representa um rápido desenvolvimento da orla costeira e a 30 de Setembro de 1889 é inaugurado o primeiro troço de caminho-de-ferro entre Cascais e Pedrouços mais tarde até Alcântara-Mar, em 1890, e em 1895 até ao Cais do Sodré.



Figura 21 | Mapa da linha de Cascais
FONTE: (Colaço & Archer, 1943)

Reúnem-se, assim, condições para o crescimento da linha de Cascais, sendo o primeiro projecto de urbanização o do Monte Estoril, em que foi fundada a Companhia com intuito de recriar outras estâncias de praia já conhecidas na Europa

Cascais, nobreza,
Monte Estoril, grandeza.
Estoril grandela
São João, meia tigela.¹

Em 1890 surge oficialmente o nome de São João do Estoril, por reputação dos Banhos da Poça aparecem as primeiras habitações na localidade, resultado de iniciativas individuais. O edifício termal torna-se num ponto de encontro mas o lugar não se chega a evidenciar pela vivência social.

Em 1913 surge o projecto do Estoril de Fausto Figueiredo que pretendia transformar a já conhecida estância termal num internacional local de turismo. (...)com a sua

¹Cascais estava então em voga. A presença dos Monarcas na Cidadela levou o Povo a improvisar a quadra (Andrade, Cascais - Vila da Corte. Oito Séculos de História, 1964, p. 364)

capacidade empresarial e visão política que demonstrou ter, mudou literalmente o mundo inteiro para que se criassem as condições essenciais para que o Estoril pudesse nascer. (Henriques J. A., 2011, p. 182). Enquanto referência de nível europeu, o número de visitantes aumenta e também Cascais vê a arquitectura de veraneio a alargar com alguns modelos, referências até aos dias de hoje.

Pelo rápido crescimento no início do séc. XX viu-se a necessidade de reforçar as infraestruturas e em 1926 a linha de Cascais era a primeira de tração eléctrica. Mais tarde, em 1940 surge o acesso rodoviário com a estrada marginal que obrigou a grandes alterações na malha urbana na entrada da vila, demolindo alguns dos seus marcos até então como o casino e o mercado. A marginal acaba por ser uma via panorâmica junto ao mar que revalida a expansão nesse sentido, embora mais tarde também tenha permitido ligar ao interior, com responsabilidade pela evolução da malha urbana. É nesta altura que surge o Plano de Urbanização da Costa do Sol, coordenado por Alfred Agache e mais tarde revisto por Etienne de Gröer, que prevê o potencial eixo principal para o crescimento da cidade de Lisboa.

A construção do Paredão teve início em 1950, num troço que começava no túnel junto à Igreja do Estoril, terminando na estação de comboio do Monte Estoril. Posteriormente estendeu-se para o Tamariz e mais tarde até à Praia da Duquesa e Praia da Conceição. Esta infraestrutura alterou a fisionomia da costa, desaparecendo alguns dos areais e fazendo nascer a praia da Moita. Também no outro sentido foi continuado até às Praias da Poça e Azarujinha. Até hoje é um percurso pedonal muito utilizado e apreciado.

Em 1983 uma inundação deixa a baixa de Cascais submersa, a degradação da malha do centro histórico é evidente e as cheias acabam por ser um ponto de partida para a tomada de consciência na melhoria das condições de vida, uma vez que o crescimento populacional dos últimos anos tinha sido exponencial, e da recuperação do património. A Câmara Municipal de Cascais determina medidas de protecção e condicionantes para a nova construção.

A autoestrada de Lisboa-Cascais é concluída em 1991. Também neste ano foi inaugurado o Cascaishopping enquanto primeiro centro comercial regional em Portugal e em 1996 deu-se início à construção da Marina. Em 1997 foi aprovado em Conselho de Ministros o primeiro Plano Director Municipal de Cascais enquanto instrumento essencial para a gestão do planeamento e ordenamento do território.

O séc. XX enriqueceu Cascais com muitas mudanças, novos equipamentos, obras de arquitectura, aumento da população e infraestruturas que foram sustentando este crescimento. O início do séc. XXI é marcado pela continuação destas alterações na imagem da vila, como por exemplo com a demolição do Hotel Estoril-Sol, imagem de marca da entrada em Cascais durante quatro décadas, para dar lugar a um projecto de três torres de habitação, ao Hotel Miragem e também aos arranjos do espaço público à frente do Parque Palmela com um túnel que faz a ligação com o Paredão, alterando por completo a paisagem da frente marítima.

A modernização também é marcada pelo investimento na defesa do património histórico e cultural, com a recuperação de vários edifícios de referência histórica e de desenvolvimento do concelho. Alguns são adquiridos e restaurados pela CMC, alocando serviços públicos e museus, fazendo-os mais próximos da população. Outras intervenções são criadas de raiz para colmatar necessidades e oportunidades de acordo com a estratégia cultural e turística do concelho de Cascais, aproveitando a sua vocação turística, o concelho de Cascais procura desta forma modernizar na mudança, mantendo-se fiel à sua memória.

"A linha férrea corta o centro da povoação. De face para Cascais, à direita da linha, no lado da terra, fica a parte mais modesta [...] de São João. É para as bandas do mar que se erguem os palacetes ostentosos [...]. São João..Ruas geométricas, esquadriadas, arborizadas, limpas, bonitas. Urbanismo vistoso e rico, sem máculas de casebres [...] Toda a gente se abastece no Estoril. São João é como uma dependência ou uma sucursal do Estoril e dá-nos a impressão de que toda a sua vida nasce e desagua no fulcro coruscante da Costa do Sol" (Colaço & Archer)

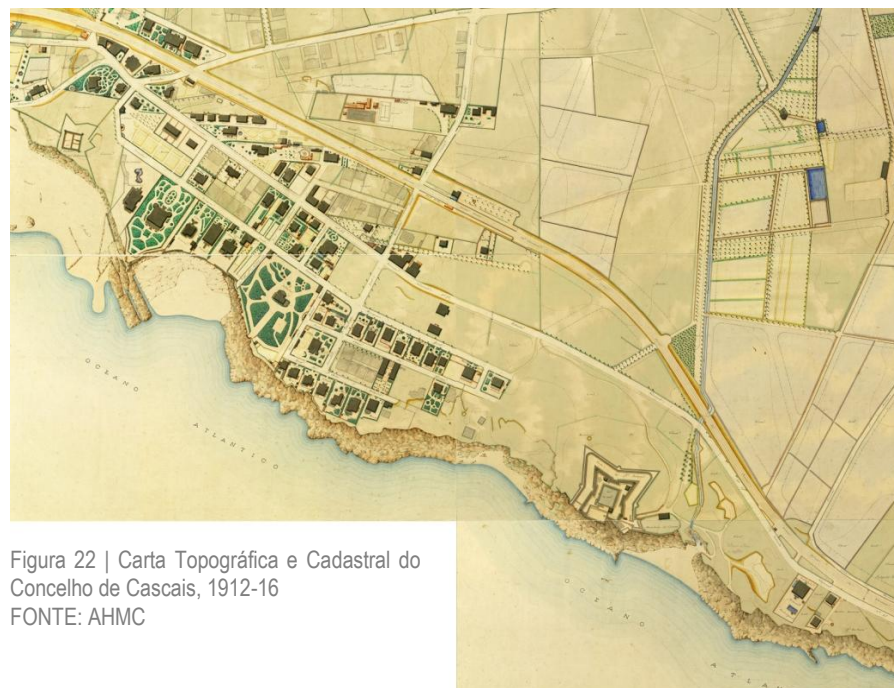


Figura 22 | Carta Topográfica e Cadastral do Concelho de Cascais, 1912-16
FONTE: AHMC

3.2. | ENQUADRAMENTO, ANÁLISE E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

“O concelho passou, então, a ter por limites, a sul e poente, o mar; a norte, a foz do Rio Touro, o sítio e Barbas de Rei, a Penha da Hera (depois Penedo da Hera), o açude da Azenha do Tarambulho, Janes, o caminho do Rio Tortulho, a Estrada de Lisboa, as Portas de Manique (Capa-Rôta) e a vereda que se prolongava pela estrada de Sintra até Rio de Mouro e, como fronteira a nascente, «daí em diante pelo Rio [hoje conhecido por Ribeira da Laje] ao mar» (Henriques J. M., 2014, p. 12)



Figura 24 | Planta de localização esquemática
FONTE: produzido pela autora

Os limites administrativos do Concelho de Cascais de hoje são muito semelhantes aos definidos por D. Fernando em 1370 com a carta da vila. Actualmente com uma área de 97,4 km² dividida por 4 freguesias desde a reorganização administrativa do território em 2013, assim conhece-se Alcabideche, Cascais e Estoril que se juntaram tal como Parede e Carcavelos e a freguesia de S. Domingos de Rana que se manteve.

Cascais é um ponto de interesse turístico, com 30 km de orla costeira, cerca de 12 km de extensão de ciclovias distribuídos pela zona do Guincho, pelo paredão que liga Cascais a S. João do Estoril, na Parede e em Carcavelos, 141 parques e jardins, 946 bens de Património Cultural Imóvel, 1 parque de campismo, o Autódromo do Estoril, o Aeródromo Municipal de Tires e a Marina de Cascais. Do seu território, 32,72 km² são área do Parque Natural de Sintra-Cascais, estas características contribuem para que, anualmente, cerca de 1.2 milhões de turistas visitem o concelho.²

Em análise aos Censos de 2011 entende-se que o Concelho de Cascais é cada vez mais procurado, registando um crescimento populacional de 21% em relação a

² <http://www.cascais.pt/factos-e-numeros> Fontes: INE e CMC Julho 2013

2001, com 206476 habitantes, percentagem muito superior aos 8,3% e 11,3% registados nas décadas anteriores. Apenas entre 1970 e 1981 o valor foi superior com cerca de 52,8% justificados com o fim das colónias e por esse motivo o regresso de muitos portugueses. Em 2013 foram registados 208 418 habitantes e mais recentemente, 209 869 no ano de 2015³, números que demonstram o crescente interesse e procura pelo Concelho para viver.

Ainda sobre o concelho, dados de 2013 e 2015 afirmam que a percentagem de jovens com menos de 15 anos diminuiu de 16,7% para 16,4%, o mesmo se verificou na população activa, entre os 15 e os 64 anos, de 65% passou a 64,4%. Estes resultados traduzem-se num aumento da população idosa, com 65 anos ou mais, de 18,4% em 2013 para 19,3% em 2015, valores que ficam acima do registado em Portugal em relação à população jovem e activa, e abaixo do registo nacional relativamente à população idosa. Os dados representam um menor número de jovens e maior número de idosos, apesar da natalidade mais alta, indicativo do envelhecimento da população que tem vindo a acontecer nas últimas décadas.

A área de intervenção localiza-se na actual freguesia de Cascais e Estoril, pelo que os dados disponíveis pelos Censos de 2011, anteriores à junção das duas freguesias, separam os registos de Cascais do Estoril. A última tem uma área de 8,84 km², 26397 habitantes e 5597 edifícios dos 43624 de todo o concelho. Com uma densidade populacional de 2987 hab/km², o Estoril pode considerar-se uma zona densa comparativamente ao total de 2120 hab/km² observados no concelho.

Ainda sobre a caracterização da população foi analisado um inquérito, elaborado no âmbito de uma dissertação de mestrado em arquitectura paisagista com o título “Psicologia Ambiental aplicada a projecto de arquitectura paisagista: caso de estudo – Quinta da Carreira, São João do Estoril” pela aluna do Instituto Superior de Agronomia Diana Pires. Este inquérito vai ao encontro de analisar a população residente em três zonas diferentes, uma em que o espaço verde é organizado, outra tem espaço verde não organizado e outra sem espaços verdes, da área de estudo do referido trabalho, que é anexa à zona de intervenção proposta para o presente trabalho. Para cada zona a população é inquirida sobre como cada um percebe e sente o espaço exterior onde reside, como encara o seu bairro, se se sente confortável nesse espaço, a qualidade dos espaços exteriores, como é o relacionamento com os vizinhos, qual é o seu comportamento no espaço verde público, qualidade e como o encara, como é a sua intenção comportamental a nível

³ Dados disponíveis em <http://www.pordata.pt/DB/Municipios/Ambiente+de+Consulta/Tabela>

individual e perceber a dimensão sociodemográfica (caracterização do indivíduo) dos residentes nas diferentes zonas. No fundo pretende fazer um diagnóstico psicossocial à população residente nas diferentes zonas, para perceber quais as diferenças entre elas, os seus pontos negativos e positivos; e posteriormente servir de base para uma intervenção no sentido da melhoria do ambiente. Assim, num universo de 60 residentes questionados, 20 de cada uma das zonas, apresentam-se em baixo dois gráficos que interpretam resultados do questionário pertinentes às intenções a propor na estratégia de intervenção.

Figura 25 | Valores referentes ao número de residentes questionados, que fazem e não fazem determinada actividade

FONTE: (Pires, 2016, p. 47)

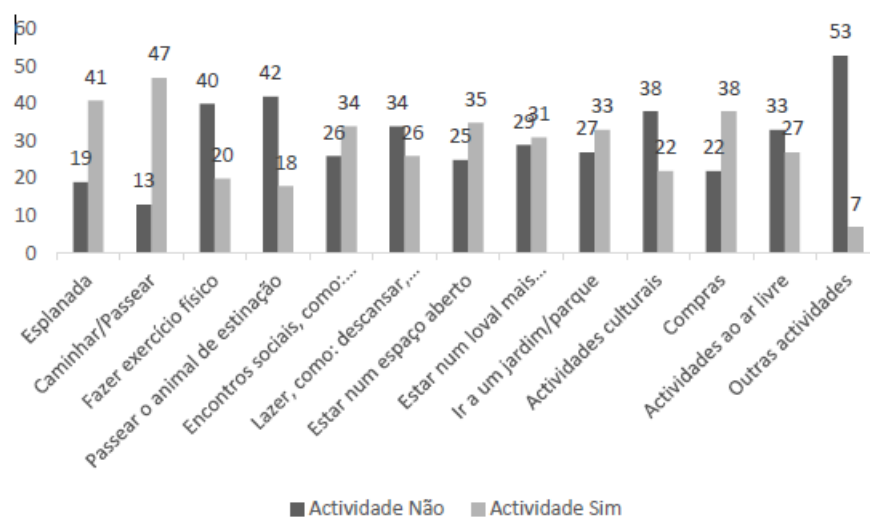
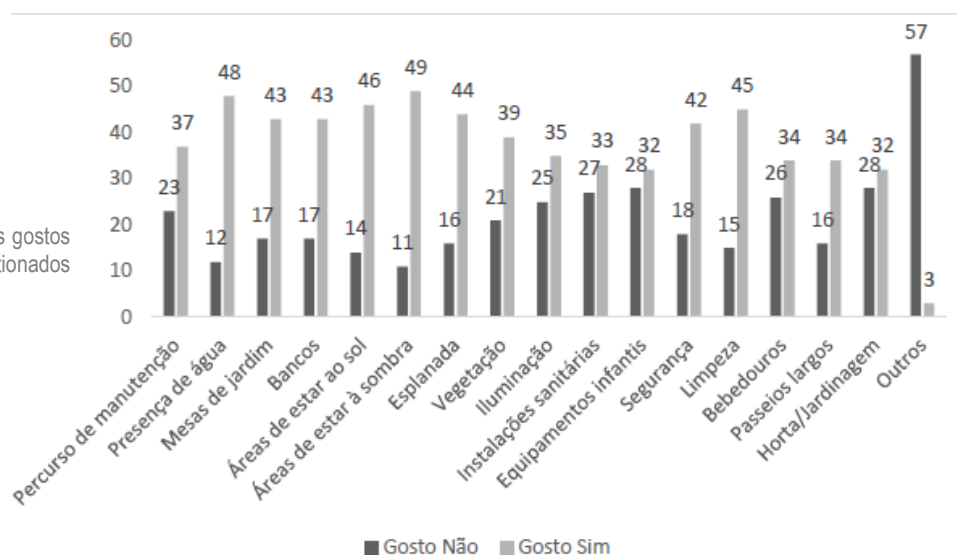


Figura 26 | Valores referentes aos gostos e não gostos dos residentes questionados

FONTE: (Pires, 2016, p. 49)



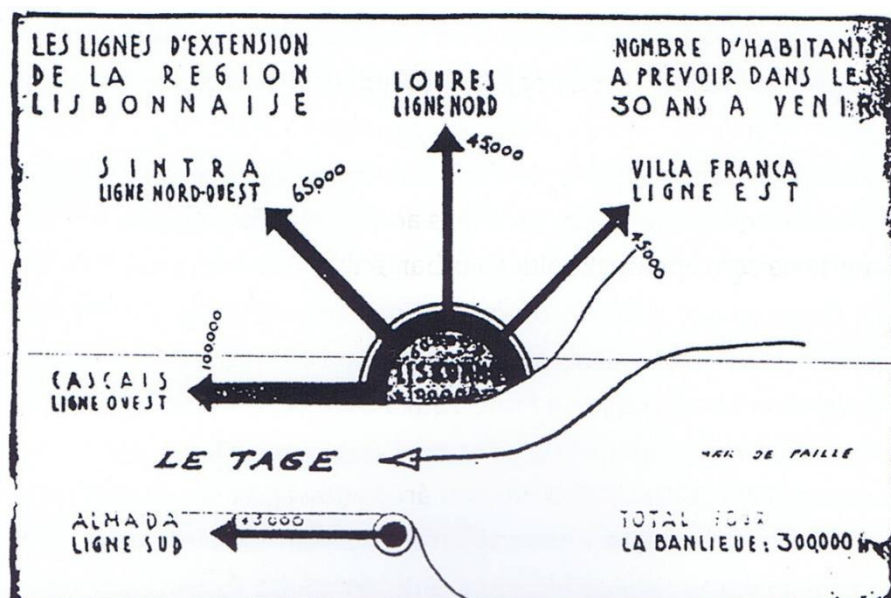


Figura 27 | Proposta de distribuição da população na Região de Lisboa, segundo Agache, 1936
 FONTE: (Pereira, Costa, Lôbo, Lobo, Quaresma, & Marat-Mendes, 2009)

3.3. | ANÁLISE DOS PLANOS, PROGRAMAS E ESTRATÉGIAS EXISTENTES

Para melhor interpretar a evolução e estratégias que foram sendo definidas ao longo dos tempos até aos dias de hoje para a linha de costa em estudo, é importante considerar os vários planos desenvolvidos desde as diferentes escalas às diferentes épocas, principalmente considerando que esta foi a primeira região do País a ter um plano para organização do território ainda nos anos 40, quando Lisboa só começou este trabalho no fim da década de 50 e o Porto cerca de dez anos depois.

Tendo em conta esta abrangência, o presente capítulo incide sobre os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) tidos em conta para a evolução estratégica da zona de intervenção como o Plano de Urbanização de Urbanização da Costa do Sol (PUCS), o Plano de Ordenamento de Orla Costeira Cidadela – S. Julião da Barra (POOC-CSJB) e o Plano Director Municipal (PDM). Outros programas de estratégia e estudos de propostas para o futuro como o Orçamento Participativo, a plataforma MobiCascais e a previsão Cascais 2018 serão também abordadas.

PLANO DE URBANIZAÇÃO DA COSTA DO SOL

O PUCS foi decretado em 1933, aprovado em 1948 e revisto em 1959 surge da preocupação em planear o território e estruturar uma rede urbana como ilustra a Figura 27. Um dos principais objectivos era a valorização da faixa costeira de Lisboa a Cascais tendo como preocupações a rede viária e a distribuição da população.

“Tempo é de fazer delinear por mão de urbanista já consagrado neste difícil género de trabalhos, em que raros são os especialistas, a traça a que hão-de obedecer no futuro todos os elementos de aproveitamento e valorização da magnífica faixa marginal que será servida pela nossa primeira estrada de turismo, por forma a que das suas excepcionais condições se tire melhor partido”. (Decreto-Lei nº22 444 de 10 de Abril de 1933).

Realçando a ideia de que o plano deveria ser delineado por alguém com conhecimento especializado neste tipo de estudos, o projecto é confiado por Duarte Pacheco, na altura Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a Donat-Alfred Agache, arquitecto-urbanista francês conceituado e premiado. A primeira intenção manifestada para fazer cumprir os objectivos seria o estudo da estrada marginal junto à costa, adaptando a existente estrada real a uma via panorâmica e de valorização das praias. Em análise ao pedido, foi logo previsto por Agache que este pensamento deveria ser aprofundado numa perspectiva mais alargada tendo em conta a escala do território e também a sua utilização temporal. O desenho desta

ligação rodoviária entre Lisboa e Cascais aconteceu respeitando os parâmetros definidos e deveria ligar o Terreiro do Paço à Costa do Sol, e o urbanista propôs ainda outra via, paralela à costa mas num traçado interior, que fizesse a ligação no mesmo sentido mas a partir de outra centralidade lisboeta, a Praça Marquês de Pombal. Na proposta de Agache (Figura 29) estes eixos principais seriam unidos por uma rede de vias secundárias e interiores, criando oportunidades para que surgissem os aglomerados urbanos de acordo com uma estratégia planeada. (Costa, 2009).

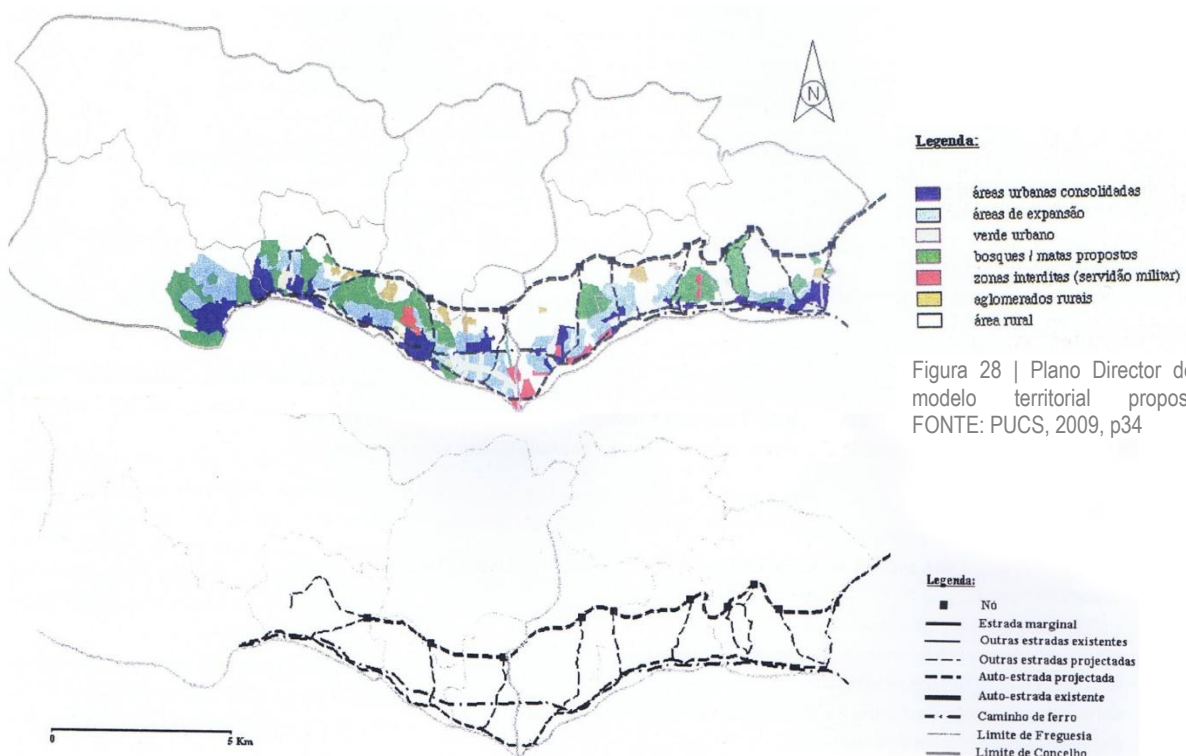


Figura 28 | Plano Director de Agache - modelo territorial proposto, 1936
FONTE: PUCS, 2009, p34

Em 1936, com o fim do mandato de Duarte Pacheco, os estudos sobre o PUCS são abandonados e só retomados em 1938 com o regresso ao cargo político. Nesta data o urbanista Agache encontra-se a trabalhar no Plano de Urbanização do Rio de Janeiro, por essa razão e pelo clima da Segunda Guerra Mundial vivido na Europa, recusa a proposta de retomar o projecto.

Figura 29 | Costa do Sol: a rede viária no Plano Director de Agache, 1936
FONTE: PUCS p32

Surge então Etienne de Gröer para dar continuidade ao trabalho do Plano da Costa do Sol, focando-se mais na malha dos aglomerados e estrutura verde, ao contrário de Agache que planeou a uma escala regional, aglutinadora de toda a costa, incluindo o equipamento desportivo, futuro Estádio Nacional.

Agache desenvolve estudos detalhados para os aglomerados costeiros da Costa do Sol (Figura 30) que se referem a localidades com melhores praias: Caxias, Oeiras Sto-Amaro, Carcavelos, Parede, S. João-Galiza, Estoril e Cascais. Estas propostas de remodelação surgem de forma articulada com a rede viária principal, reestruturando os aglomerados existentes e integrando também as áreas que o urbanista classifica como de expansão.



Figura 30 | Fotomontagem dos Planos de Remodelação para os aglomerados da Costa do Sol, Alfred Agache sobre carta da Costa do Sol

Figura 31 | Fotomontagem dos Planos de Urbanização para os núcleos costeiros, Etienne de Gröer sobre carta da Costa do Sol

Figura 32 | Plano de Remodelação de S. João do Estoril - Galiza, Alfred Agache, 1936

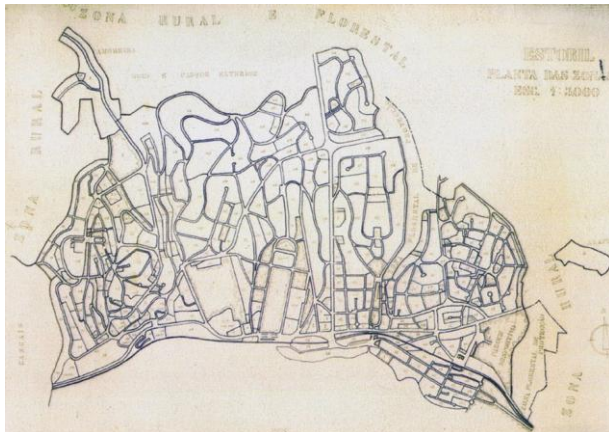


Figura 33 | Plano de Urbanização da Costa do Sol, Etienne de Gröer, 1948

"Na escala dos planos apresentados e (...) no Plano de Remodelação de S. João – Galiza, os macro-quarteirões são preenchidos por impasses rematados por pracetas, espaços emblemáticos da cidade-jardim. As pracetas rodeadas por moradias, sem tráfego de passagem, partilhadas predominantemente pelos vizinhos, criam um ambiente urbano inovador, pela tranquilidade do tráfego e pela habitação em edifício isolado ou geminado." (Pereira, Costa, Lôbo, Lobo, Quaresma, & Marat-Mendes, 2009)

Gröer na sua revisão do plano considera “vazios” planeados para espaços verdes, espaços livres e espaços rurais inseridos numa estrutura verde e relacionando a intenção deste contínuo natural com os diversos planos de urbanização verifica-se a integração da estrutura verde nos espaços públicos dos núcleos urbanos, delimitando a norte o plano e conjugado com áreas de vales e quintas são criadas essas relações e simultaneamente delimitada a construção de forma a preservar a qualidade de vida dos habitantes.



Esta proposta de *Coroa Verde* que contorna a costa e vai culminar no Parque Monsanto foi sendo comprometida ao longo dos anos como se verifica na imagem (Figura 34), em que está presente a relação entre a estrutura verde existente, onde são visíveis as diferentes áreas verdes numa estrutura desfragmentada, na imagem superior e em baixo a proposta do urbanista para os espaços verdes planeados para o interior dos aglomerados, respeitando as pré-existências.

Figura 34 | Os espaços verdes actuais e os espaços verdes indicados nos planos parciais do PUCS, Etienne de Gröer, 2009 e 1948

Apesar das diferentes abordagens, o PUCS não deve ser interpretado como um somatório de vários planos de urbanização parciais mas como uma estrutura que integra desde espaços públicos, edificados urbanos e eixos viários (Agache) como também uma estrutura verde contínua (Gröer).

“Nos seus dois momentos, o de Agache e o de Gröer, o Plano de Urbanização da Costa do Sol revela-se à luz da história das obras públicas da primeira metade do séc XX português como um documento determinante e testemunhal do arranque do urbanismo na forma como hoje o entendemos (...)” (Costa, 2009)

O último plano, revisto em 1959 e em uso até aos anos 90, tem valor histórico, cultural e social no desenvolvimento de estruturas e equipamentos que servem o país e esta zona em particular até aos dias de hoje, incluindo responsabilidades sobre o património.

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL

O PDM-Cascais foi aprovado em 1997 apresentando objectivos estratégicos como a instituição de um sistema municipal de planeamento, elaboração de planos municipais de ordenamento do território das unidades operativas de planeamento e gestão, início de políticas de investimento para reabilitação do património cultural edificado e, de forma articulada com outros planos e programas, poder aplicar princípios gerais de ordenamento do território valorizando o património natural e cultural.

Na classificação dos espaços são delimitados na carta de ordenamento do PDM (Figura 35) *Espaços de desenvolvimento estratégico* destinados a propostas singulares como referido na Secção III, artigo 45º, no ponto 2.2. da RCM nº 96/97 em que é definido como espaço de desenvolvimento e valorização da orla marítima urbana Cascais–São João e São João-Carcavelos enquanto área entre a estrada marginal e o mar, a prever elaboração de um plano de ordenamento de orla costeira. Neste ponto é considerada a consolidação do passeio marítimo existente e prolongamento do paredão entre a praia da Azarujinha e Carcavelos.



Figura 35 | Carta de Ordenamento do Plano Director Municipal de Cascais, 1997

A Revisão do PDM em 2015, foi pensada para a promoção de quatro dimensões de sustentabilidade: social, ambiental, económica e boa governação enquanto ferramentas para um instrumento de plano estratégico para o município que reúne um conjunto de objectivos para a consolidação do desenvolvimento. No âmbito de *Cascais, território com qualidade de vida urbana* é definida a promoção e capacidade de policentrismo do território bem como a conectividade territorial e a criação de espaços públicos de qualidade e proximidade. Também a defesa de valores culturais do concelho voltam a ser reforçadas na revisão do PDM incentivando a conservação, reabilitação e fruição do património cultural.

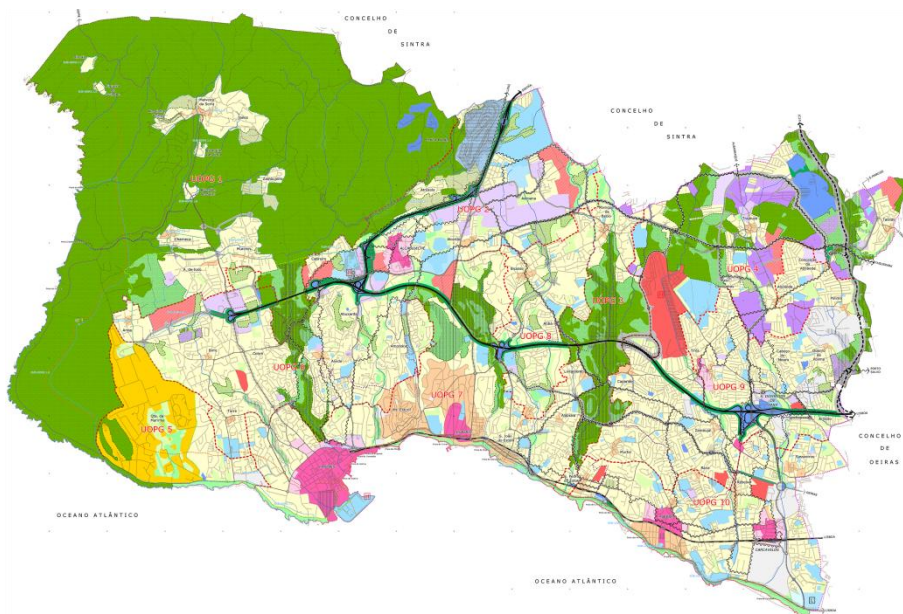


Figura 36 | Planta de Ordenamento, Qualificação do Sol com aproximação à área de estudo, Plano Director Municipal de Cascais [Alteração por Adaptação], 2016

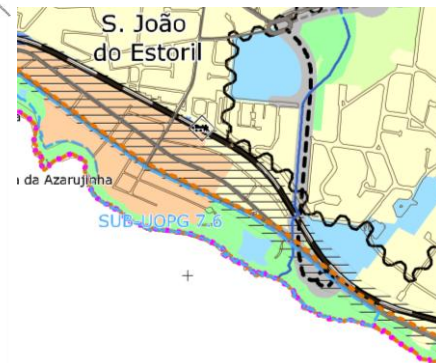


Figura 37 | Planta de Ordenamento, Regimes de Protecção – Orla Costeira Cidadela – Forte de S. Julião da Barra com aproximação à área de estudo, Plano Director Municipal de Cascais [Alteração por Adaptação], 2016

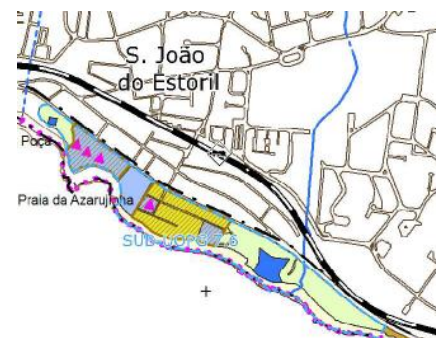
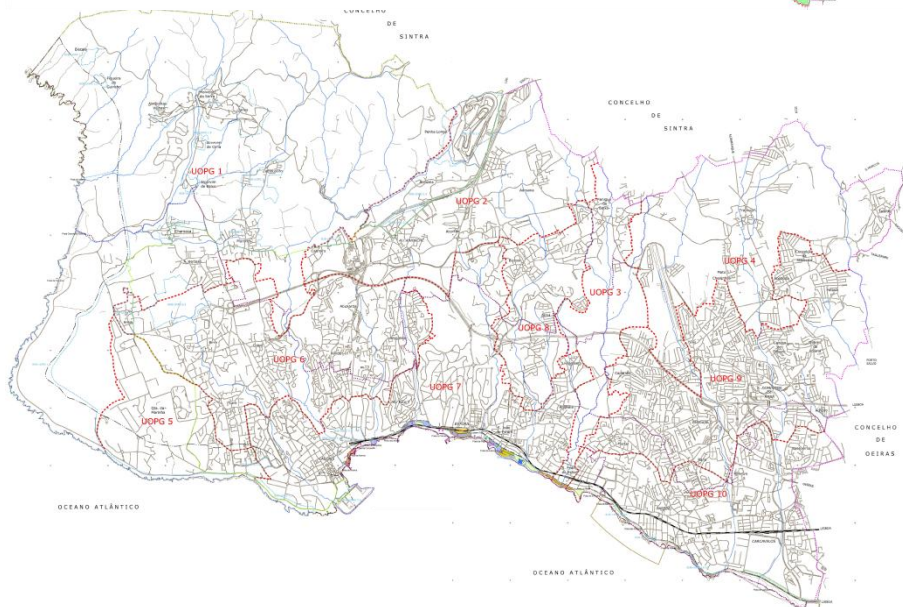
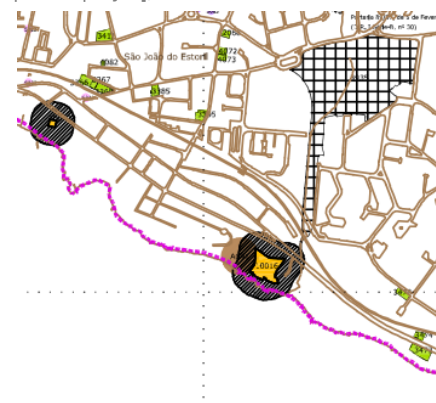


Figura 38 | Planta de Ordenamento, Património Cultural com aproximação à área de estudo, Plano director Municipal de Cascais [Alteração por Adaptação], 2016



No seguimento do aprovado na Lei de Bases Gerais da Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBPSOTU) sobre Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT) em que estes devem ser integrados nos planos municipais, surge a necessidade da alteração por adaptação do PDM de Cascais em novo documento uma vez que existem três PEOT que incidem sobre a área do concelho: Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais (POPNSC), Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado (POOC-SS) e Plano de Ordenamento da Orla Costeira Cidadela - Forte de S. Julião da Barra (POOC-CSJB).

Com base na premissa de que as normas dos planos especiais devem ser transpostas para o PDM, os programas do POOC remetem integralmente para o conteúdo do plano municipal. Neste processo as unidades operativas de gestão territorial (UOPG) definidas no POOC foram integradas como subunidades operativas (SUB-UOPG) no PDM e devem ser executadas através de planos de urbanização, planos de pormenor ou operações urbanísticas enquadradas em unidades de execução elaboradas pela CMC em articulação com o ministério responsável pela área do ambiente.

Assim, a SUB-UOPG 7.6 – Zona de S. João e da envolvente ao Forte de Santo António apresentada na alteração por adaptação ao PDM provém da UOPG 1 definida no POOC-CSJB. (Figura 39)

O programa para esta zona prevê uma operação de reconversão e requalificação urbanística que segue os seguintes objectivos:

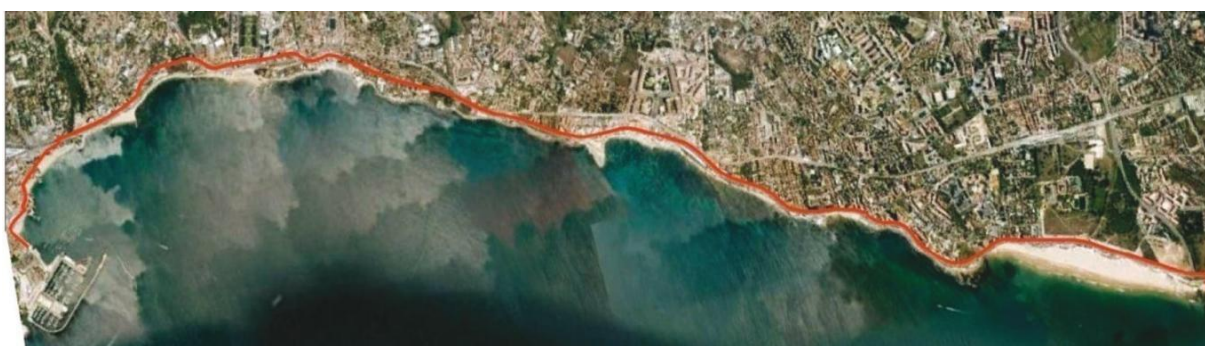
- “a) A remodelação do Forte de Santo António, conferindo-lhe um uso de utilidade pública ou turística;*
- b) A remodelação da rede viária e o enquadramento das intenções viárias previstas;*
- c) A realização de um estudo paisagístico, contemplando as disposições do regulamento para cada categoria de espaços;*
- d) Um núcleo de mergulho e escalada;*
- e) Um bar com esplanada;*
- f) A realização de um estudo sobre os troços do Passeio Marítimo abrangidos;*
- g) Estacionamentos;*
- h) Propostas de intervenção para o edificado existente;*
- i) Propostas de ocupação para os espaços edificáveis.”*

(Relatório [Adenda] do PDM [Alteração por Adaptação], 2016)

PLANO DE ORDENAMENTO DA ORLA COSTEIRA

A orla costeira afeta ao concelho de Cascais está abrangida por dois POOC, um aplicado entre o Forte S. Julião da Barra- Cidadela (RCM 123/98 de 19 de Outubro) e outro Sintra-Sado (RCM 86/03 de 25 de Junho) da área de jurisdição da administração da Região Hidrográfica (ARH) do Tejo.

“O troço de costa compreendido entre Cidadela e o Forte de São Julião da Barra, numa extensão de cerca de 10 km, apresenta um carácter globalmente urbano, onde as excepcionais condições naturais foram ao longo dos séculos objecto de um processo de humanização, mantendo, no essencial, uma grande qualidade do ponto de vista da inserção da ocupação humana no meio natural.” (RCM nº123/98)



O troço apresentado foi considerado no Plano Director Municipal de 1997 como “espaço de desenvolvimento estratégico” para valorização, qualificação e requalificação da frente de praias e o Plano de Ordenamento de Orla Costeira Cidadela- S. Julião da Barra, aprovado em 1998, vem dar continuidade às propostas do PDM através da definição de regras e princípios que visam a salvaguarda e potencialização dos recursos naturais, ambientais e paisagísticos desta zona costeira. O POOC-CSJB surge então como instrumento na gestão do território com os objectivos de ordenar os diferentes usos e actividades específicos da orla costeira, classificar as praias e regulamentar o uso balnear, valorizar e qualificar as praias consideradas estratégicas por motivos ambientais ou turísticas, orientar o desenvolvimento de actividades específicas da orla costeira e de defender e valorizar os recursos naturais e o património histórico e cultural.

Figura 39 | Planta síntese do âmbito territorial do POOC Cidadela - S. Julião da Barra

“A requalificação urbana e a revalorização ambiental são sinónimas de reforço de qualidade de vida. Atracões turísticas criadas em torno de um tema que associa os recursos naturais do Concelho a certos recursos patrimoniais podem demonstrar que o património construído e os recursos naturais podem servir, em conjunto, de ponto de partida para estratégias de desenvolvimento local.” (Cascais C. M., Cascais Ambiente)

Com estratégias que vão desde a reformulação e recuperação de estabelecimentos de praia, espaços públicos e estacionamento de algumas praias, centro de interpretação e observatório da Natureza à consolidação de arribas, o POOC integra unidades operativas de planeamento e gestão para projectos específicos, sendo uma delas a UOPG 1 referente à Zona de São João e da envolvente ao Forte de Santo António, coincidente com a área de estudo proposta para este trabalho e transposta para o PDM como SUB-UOPG 7.6 anteriormente caracterizada.

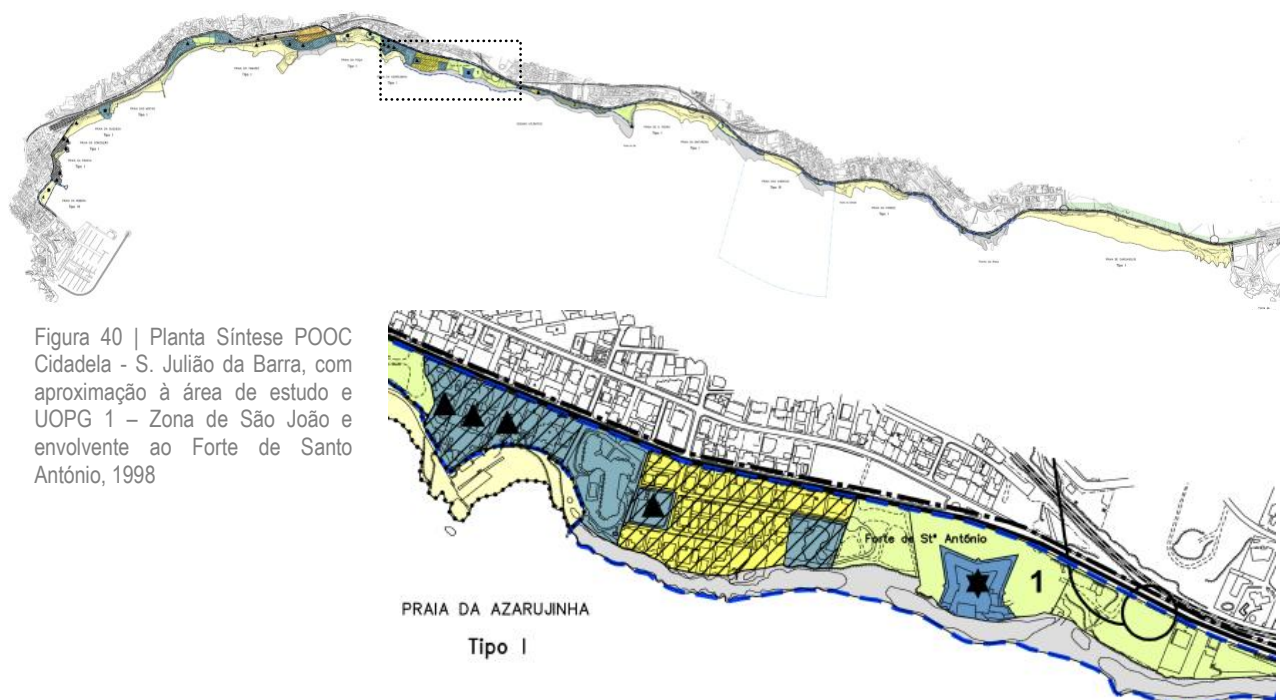


Figura 40 | Planta Síntese POOC Cidadela - S. Julião da Barra, com aproximação à área de estudo e UOPG 1 – Zona de São João e envolvente ao Forte de Santo António, 1998

No POOC as áreas de intervenção estão classificadas por categorias, sobre a área de estudo são de realçar as categorias *Espaço Cultural* (artigo 38º da RCM nº123/98) correspondente ao Forte de Santo António, tem como objectivos a sua reconversão funcional, preservação das características tipológicas e a valorização dos espaços envolventes e também a categoria *Espaços de lazer e valorização paisagística* (artigo 40º da RCM nº123/98) que apresentam um elevado potencial para a fruição humana e têm como objectivos a protecção e valorização da paisagem bem como a preservação do topo das arribas e o tratamento dos espaços para melhor utilização pública. Sobre os condicionamentos a que esta última categoria está sujeita é interdita a realização de obras excepto a construção de percursos de peões, miradouros e outras estruturas de apoio à fruição pública, instalação de equipamentos desportivos e recreativos de ar livre e arranjos de áreas verdes de uso público. (RCM nº123/98)

A RCM nº82/2012 determina alterações ao POOC-CSJB relevantes para as áreas de praias em que as regras anteriormente definidas se revelaram desadequadas face ao existente que não se aplicam à área de estudo.

ORÇAMENTO PARTICIPATIVO e MOBICASCAIS

Cascais Participa insere-se no programa do Orçamento Participativo enquanto instrumento de estratégia da CMC que visa contribuir com uma participação informada e responsável por parte dos munícipes através de sessões de esclarecimento e voto sobre investimentos municipais e suas prioridades. Com edições desde 2011 e sendo um dos municípios com o OP mais votado de Portugal, são de considerar as propostas apresentadas na última edição de 2017 que representam vontades e intenções de melhorias para zonas afectas à área de estudo do trabalho apresentado.

Começando pelo “*Projecto Gerações Futuras*” – 8 passos para um Parque ainda melhor, proposta vencedora que incide sobre melhorias várias no skate parque existente em S. João do Estoril. Também este, *Parque das Gerações* foi alvo de uma proposta vencedora do OP na sua primeira edição e desde então tem um grande impacto na população que se estende a uma comunidade além Cascais.

Apesar de não aprovados, é de considerar que foram apresentados em discussão pública outros projectos para esta zona como o *Parque de São João* na zona norte do grande corredor verde presente na área de estudo com intenções de respeitar caminhos existentes, preservando o verde actual e conferindo-lhe novos usos de forma a possibilitar a fruição pública. Também é de referir a intenção de *Atravessamento da Estrada Nacional 6 para acessos ao extremo poente do percurso pedestre da Pedra do Sal*, apresentando necessidades reais e de segurança por parte dos munícipes. (Anexo II).

O *MobiCascais* é um programa de mobilidade integrada para o município com o intuito de facilitar e tornar mais confortável a vida das pessoas. Um sistema que envolve autocarros, comboios, bicicletas e estacionamento público para uma mobilidade rápida, sustentável e económica. No contexto deste programa foram consideradas várias melhorias, com cerca de 1200 públicas num sistema de utilização partilhado através de uma aplicação no telemóvel, ou da utilização de um cartão, a rede conta já com um mapa com cerca de 70 km de ciclovias, várias estações de bicicletas partilhadas e estacionamento das mesmas, circuitos de autocarros e parques de estacionamento.

S. João do Estoril insere-se nestas melhorias incluindo no seu território pontos de *bike sharing* e *bike parking* já existente e em construção, bem como a gestão de um estacionamento para 200 lugares no Parque Quinta da Carreira afecto ao passe mensal do *MobiCascais*. (Anexo II).

ESTRATÉGIA DE FUTURO PARA CASCAIS

No âmbito da obra em curso da nova universidade em Carcavelos, *Nova School of Business and Economics*, foram lançadas algumas intenções para o futuro próximo no território cascalense. Projectos para novos hotéis, unidades comerciais e equipamentos prometem atrair muitas empresas ao concelho.



Figura 41 | Equipamentos e serviços previstos para os próximos anos em Cascais, 2018

FONTE: <http://expresso.sapo.pt/economia/2018-01-07-A-nova-Cascais-vai-ter-mais-faculdades-hoteis-e-empresas>

Neste conjunto de novas propostas para o concelho está também prevista uma nova entrada em Cascais pela marginal, o que representa preocupação ao nível das infraestruturas e requalificação das mesmas.



Figura 42 | Requalificação da entrada de Cascais/Jumbo, 2018

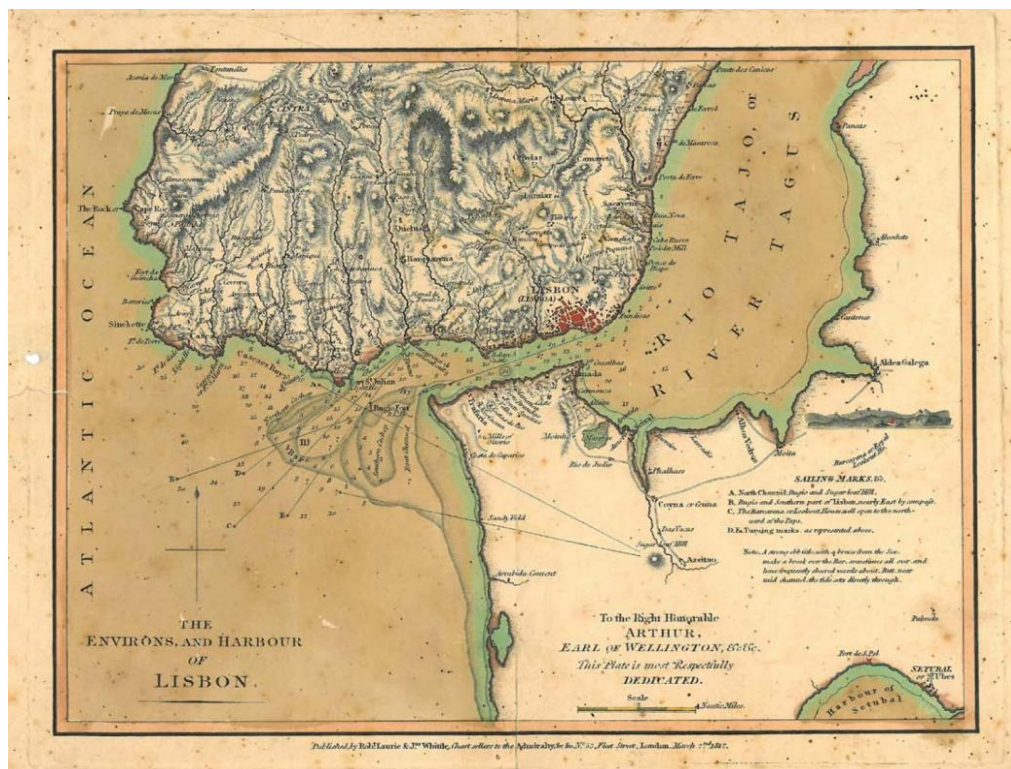


Figura 43 | Barra do Tejo, 1812
 FONTE: (Henriques J. M., Cascais: 650 Anos de História, 2014, p. 40)

3.4. | LINHA DE FORTIFICAÇÕES MARÍTIMAS NA ENTRADA DA BARRA

“Os Fortes da linha
pilares que serviram de suporte
à Pátria quando ainda era menina,
Os Fortes testemunham como é forte
o sonho em que a vontade predomina”

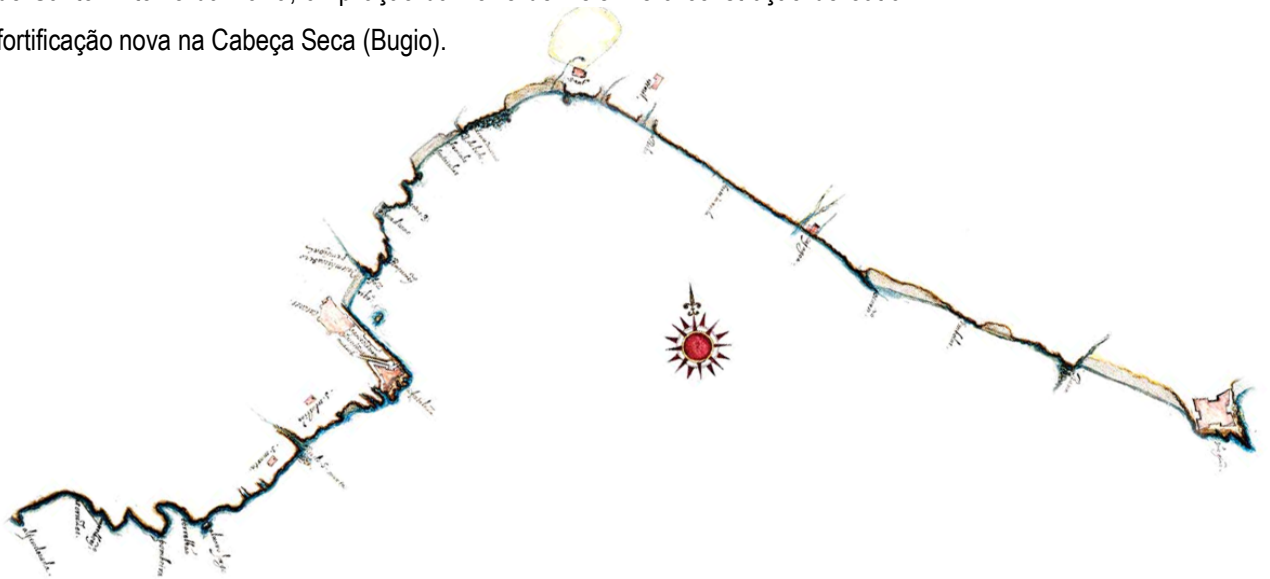
O processo de fortificação da embocadura do Tejo e Costa de Cascais foi um tema estudado ao longo dos séculos, mas foi D. João II quem manifestou grandes preocupações e tomou medidas no sentido de assegurar a defesa do reino mesmo em tempo de paz. Até então as atenções defensivas concentravam-se nos ataques por terra, o que fazia com que as construções existentes estivessem fora de tempo, como o Castelo de Cascais. Apercebendo-se desta fraqueza e sobre a defesa de Lisboa é definida uma estratégia através da construção de três torres nas duas margens do rio e são também colocadas caravelas com bocas-de-fogo a patrulhar o Tejo.

Assim, e apesar da mais antiga edificação militar para a defesa do porto de Lisboa datar de 1410 a 1415, uma bateria onde mais tarde se construiu o Lazareto (Lourenço, 1964, p. 10), podem considerar-se dois principais ciclos de construção das fortificações marítimas: entre 1486-1520 foram edificadas torres para uso de artilharia, em cima referidas, como a Torre de S. Sebastião da Caparica, Torre de S. Vicente de Belém e a Torre de Santo António em Cascais e mais tarde, entre 1553-1580 surgiram as construções abaluartadas como a Fortaleza de S. Julião da Barra e outros pequenos fortins em materiais de construção efémeros.

Alguns dos trabalhos de reforço da estratégia defensiva para a Barra do Tejo são continuados nos reinados seguintes mas o grande foco está nos territórios das conquistas portuguesas em África. D. Sebastião ignora os avisos de Francisco de Holanda, engenheiro que chegou a publicar um livro sobre fortificações, que insistia em melhorar, reforçar e até mesmo construir novas edificações de defesa marítima desta zona.

Perante as fraquezas identificadas, em 1580, o Duque de Alba desembarca em e ataca Cascais, permitindo às tropas espanholas chegar a Lisboa através de Cascais. D. Filipe II reúne, posteriormente, esforços para reforçar a defesa da barra, ordenando o levantamento e carta da costa até S. Julião da Barra a Frei Vincenzo Casale. Estes desenhos (Figura 44) serviriam de base para implementar o reforço

das capacidades defensivas, reconhecendo as suas fragilidades no território. Neste contexto, foi também Frei Casale quem ficou responsável pelo projecto da Fortaleza de Santo António da Barra, ampliação da Torre de Belém e a construção de outra fortificação nova na Cabeça Seca (Bugio).



Após a Restauração foi lançado “(...)um plano para fortificar toda a linha de costa entre Peniche e Xabregas. No âmbito deste projecto (...) foram levantados 48 fortes, sendo os pré-existentes acabados ou modernizados. Como prioridade máxima, o conde estabeleceu o troço Belém-Guincho (...)” (Ramalho, Roteiros do Património de Cascais nº3, Fortificações Marítimas, 2010, p. 18)

Figura 44 | Desenho do Litoral da costa de Cascais, feito provavelmente por um espião ao serviço de Filipe II. Finais do século XVI.

FONTE: Arquivo Casa de Alba, Madrid. (livro (Ramalho, Roteiros do Património

Em 1755, com o terramoto, muitas das fortalezas ficaram danificadas e Marquês de Pombal encarrega o conde Lippe de reorganizar o exército e defesa de Portugal. A defesa da Barra do Tejo é reforçada com novas construções e restauração de grande parte das existentes mas com o tempo de paz, a política defensiva acabou por esmorecer.

Na época das invasões napoleónicas há uma linha defensiva traçada em Oeiras, apoiando-se em alguns dos fortes existentes e, mais tarde, por ocasião da guerra civil entre D. Miguel e D. Pedro, seu irmão, são mandadas restaurar várias fortificações ao longo da costa e são também levantadas algumas baterias provisórias.

D. Carlos chega a presidir uma *Comissão de Defesa Marítima da Barra do Tejo e cidade de Lisboa* que dá continuidade aos estudos de D. Pedro V, que considerava tão importante a defesa por terra como por mar, o que, analisando os principais planos de defesa se verifica como o maior ponto fraco.

Pela descrição apresentada percebe-se que a linha das fortificações marítimas na entrada da barra foi alvo de diversos planos de reestruturação e teve sempre muita importância ao longo da história de Portugal, apesar de maior incidência apenas em épocas de maior perigo e por essa razão muitas vezes ficaram abandonadas. No final do século XIX muitas fortalezas foram sendo desactivadas, algumas ligadas à Marinha ou ao Exército o que lhes conferiu alguma preservação e outras foram-se degradando ou transformadas, arruinadas, descaracterizadas. Estes abandonos/tempos de paz vão ser os principais responsáveis pelas várias degradações constatadas ao longo dos tempos. Cada vez que se viam novamente necessárias, o restauro era praticamente completo.

Neste contexto demonstrou-se relevante fazer um levantamento geral sobre as fortificações marítimas na entrada na Barra, percebendo o estado actual de toda a linha de edificações de forma a enquadrar o forte de Santo António, objecto de estudo deste trabalho. (Anexo I)

Figura 45 | Planta esquemática com representação das fortificações na linha de costa, com ênfase no Forte de Santo António

“Até finais do século XIX, apenas estas estruturas militares humanizarão um litoral deserto que, em breve, se tornará no mais concorrido do país.” (Ramalho, Roteiros do Património de Cascais nº3, Fortificações Marítimas, 2010)

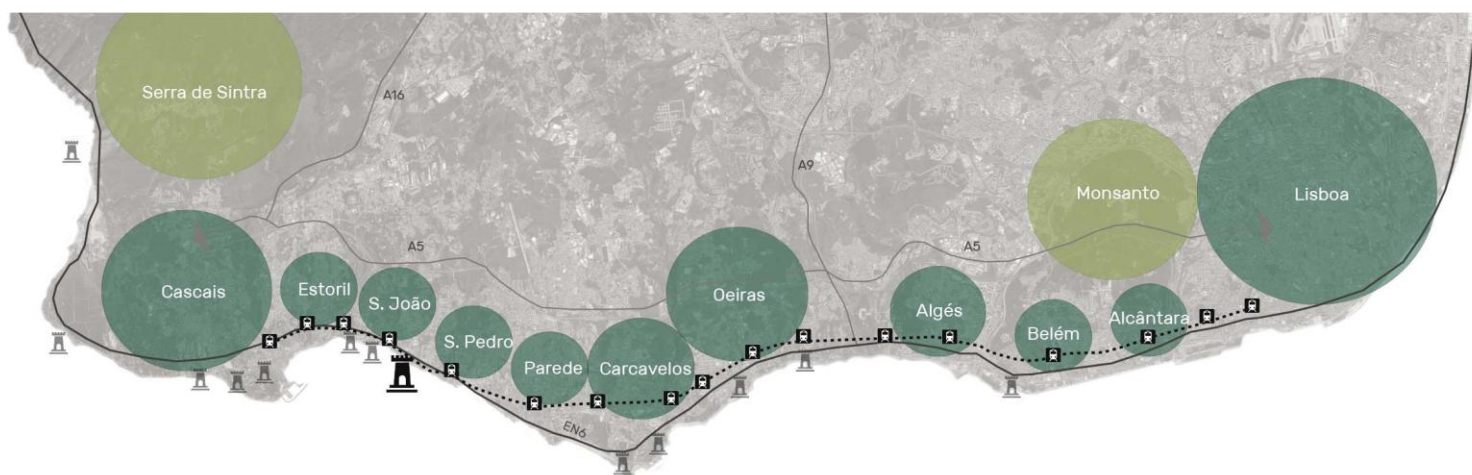




Figura 46 | Fortaleza Santo Antônio da Barra, gravura de Carlos Ribeiro, 1ª metade do séc. XIX
FONTE: Boiça, Barros, & Ramalho, 2001, p. 134

3.5. | CARACTERIZAÇÃO DO FORTE DE SANTO ANTÓNIO DA BARRA

Também conhecido por Forte Salazar, esta fortificação está classificada enquanto Imóvel de Interesse Público pelo decreto nº129/77, DR, 1ª série, nº 226 de 29 de Setembro.

O aparecimento deste forte surge da necessidade de reforçar a defesa da barra após o desembarque das tropas espanholas em Cascais. Uma vez que os próprios tinham ultrapassado as barreiras existentes, Filipe II de Espanha considerou-as ineficazes e uma das primeiras medidas que implementou, assim que chegou ao trono português em 1580, foi atribuir a Frei Vicencio Casale, engenheiro militar italiano, a tarefa de definir um plano que melhorasse as capacidades defensivas do território, impedindo o acesso a Lisboa pela linha de costa.

O plano considerava que fosse encontrada a melhor localização para a construção de um forte entre Cascais e S. Julião da Barra, com o objectivo de manter os navios inimigos longe da costa de forma a dificultar o acesso à entrada da barra. Casale faz chegar por carta que teria encontrado o local com as melhores condições *“antes que chegue Armada a S. Gião, lhe será passado a metade do tempo favorável e no pouco que lhe fica não poderá passar Armada grande e alem disto fica sujeito à mudança do tempo”* (Boiça, Barros, & Ramalho, 2001, p. 124). A nova fortificação viria a edificar-se numa arriba, abastecida de água e estrategicamente posicionada, com as suas muralhas ajustadas às rochas e em zona de escarpas, conferindo ao forte uma dimensão intimidante, ainda mais quando visto do mar.



Figura 47 | O forte de Santo António da Barra visto do mar
FONTE: (Boiça, Barros, & Ramalho. 2001. p. 138)

Em simultâneo com a construção deste forte é também pensada a ampliação da Torre de Belém e a fortificação da Cabeça Seca, pelo que o autor do projecto propõe que esta seja uma fortaleza de dimensões razoáveis, forma quadrangular e quatro baluartes angulares em que os maiores são virados para terra. Na parte interna dos baluartes virados ao mar é desenhada a bateria baixa, com a artilharia e onde se organiza a entrada do forte, antecedida por uma ponte-levadiça. No interior e ao centro são definidos dois edifícios onde estão distribuídos os quartéis dos soldados, diferentes armazéns e outras dependências necessárias à vida das tropas. No meio dos dois edifícios existe um corredor coberto, ao fundo do qual se ergue uma pequena capela que liga os dois corpos. Toda a estrutura está protegida por um fosso a toda a volta nos lados virados a terra, uma vez que a bateria no lado mar é sobre escarpa rochosa.

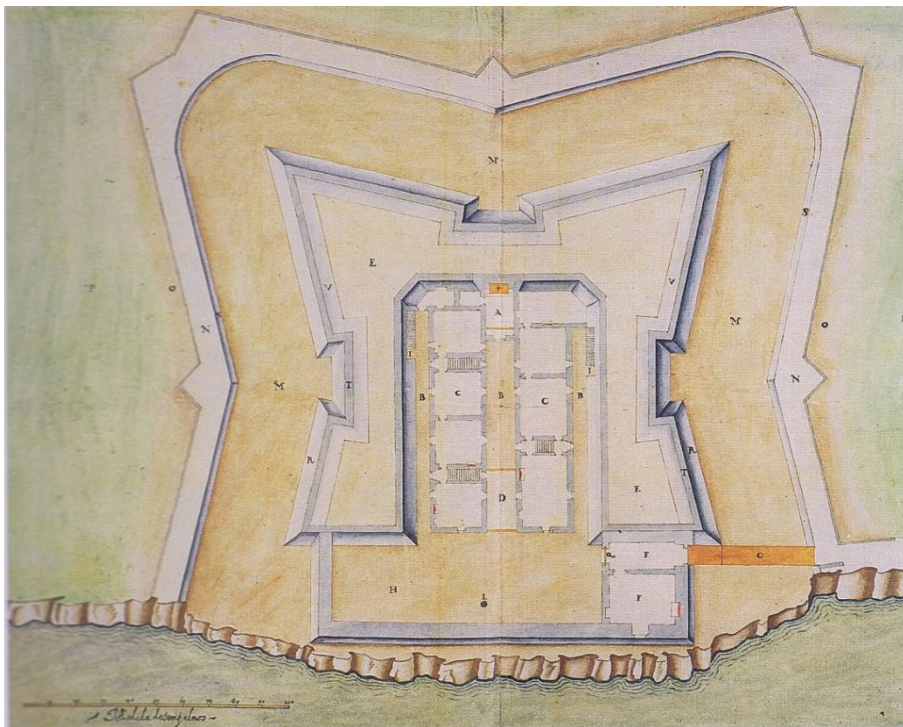


Figura 48 | Projecto da Fortaleza de Santo António da Barra, Frei Vicêncio Casale, 1590
 FONTE: Boiça, Barros, & Ramalho, 2001, p. 123

A obra durou pouco mais de um ano e em Fevereiro de 1591 Casale informa o rei que “*El castillo de Santo António como escrivi a V. Mag. Está ja de manera que se puede meter gente y artilleria.*” (Ramalho, 2010, p. 41).

Entre o projecto e a construção surgiram algumas diferenças, como se pode verificar pela planta de Mateus do Couto (Figura 49), desenhada cerca de 100 anos depois de erguido o forte, ainda que não se possa confirmar se tais alterações tenham ocorrido durante a construção em si ou se em obras posteriores. Estas diferenças acontecem, principalmente, “*nas dimensões e traçado dos baluartes virados ao mar e na organização funcional do espaço entre os mesmos. Assim, contrariamente ao*

projectado, o baluarte do lado sudoeste foi prolongado até à arriba e a muralha da praça baixa passou a acompanhar a linha de costa, (...), solução que permitiu uma diferente organização da entrada do forte e das estruturas envolventes, assim como aumentar as dimensões da bateria.” (Boiça, Barros, & Ramalho, 2001, p. 126) Estas alterações permitiram melhorar as condições de defesa uma vez que aumentaram a capacidade de fogo do forte.

Ao longo dos anos foram feitas várias referências acerca do estado de conservação do forte e suas necessidades de reparação, bem como algumas sugestões e pedidos para melhorias da fortificação. Foi o caso da proposta de se acrescentar uma praça alta sobre os quarteis para adicionar mais peças de artilharia, talvez a alteração mais significativa face à construção inicial.

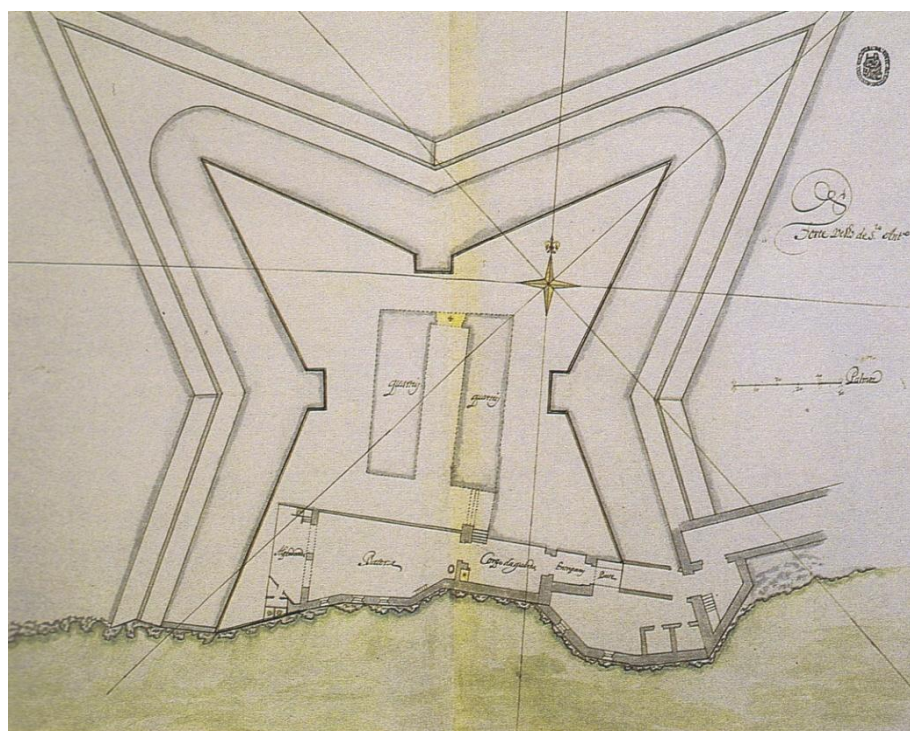


Figura 49 | Planta de Santo António da Barra, Mateus do Couto, 1693
FONTE: (Boiça, Barros, & Ramalho, 2001, p. 125)

Apesar das várias obras de recuperação, sobretudo pela deterioração dos materiais construtivos, os tempos de paz também se revelam o pior inimigo das fortificações portuguesas uma vez que, sem guerras e fora de perigos, as fortalezas eram praticamente abandonadas e, por isso, degradavam-se rapidamente. Assim que voltavam a ser necessários os fortes eram restaurados, muitas vezes quase na íntegra e o Forte de Santo António não foi excepção. Exemplo desta situação é o pós terramoto em 1755, em que além dos danos causados, Portugal participa na Guerra dos Sete Anos e por isso foram feitas obras de recuperação.

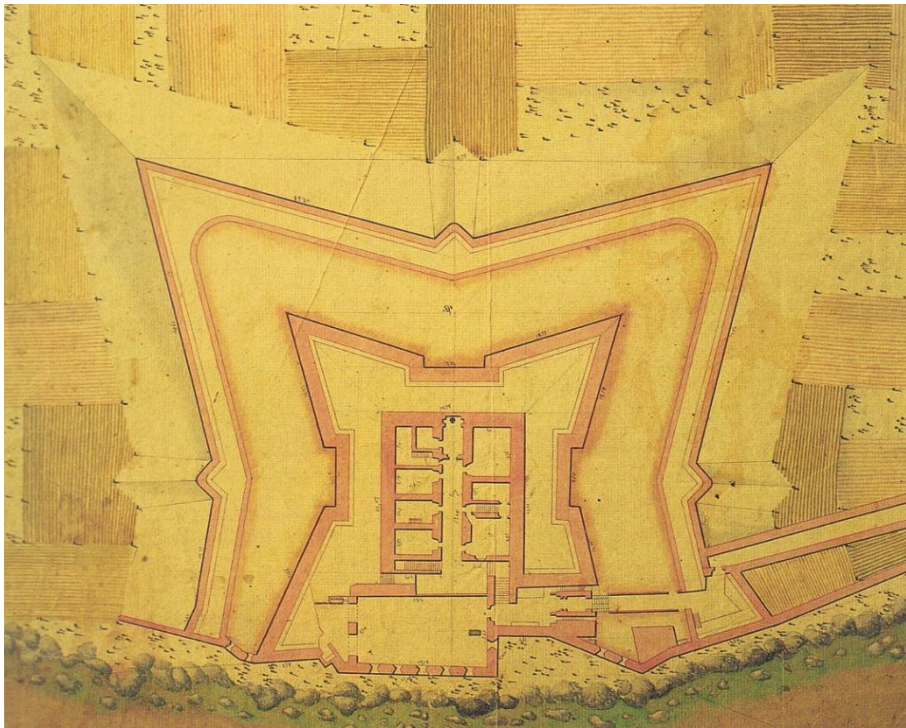


Figura 50 | Planta da Fortaleza de Santo Antônio da Barra, Maximiano José da Serra, 1794
FONTE: (Boiça, Barros, & Ramalho, 2001, p. 127)

No final do século XIX o Forte perde a função defensiva e passa a ter um posto da Guarda-Fiscal para o combate ao contrabando de mercadorias e em 1915, data em que veio a falecer o último oficial com o cargo de governador no comando do Forte, é cedido ao Instituto Feminino de Educação e Trabalho de Odivelas para utilização enquanto local de colônia de férias, onde se manteve até 2015. Com a integração do Instituto no Colégio Militar em 2014 o forte perde as suas funções, encontrando-se actualmente ao abandono como se pode verificar nas imagens e no Anexo I.

O Forte de Santo Antônio da Barra foi também escolhido enquanto residência sazonal pelo Presidente do Conselho de Ministros, António de Oliveira Salazar, entre 1950 e 3 de Agosto de 1968, data em que se deu a conhecida queda da cadeira que lhe ditou a morte dois anos depois.

Apesar das várias alterações registadas, pelas diferentes necessidades e adaptações a novas funções, a estrutura modelar proposta por Casale foi sempre mantida na sua essência.

Figura 51 | Fotografia da bateria baixa,
16 de Novembro de 2017
FONTE: fotografia da autora



No Plano Director Municipal de Cascais o Forte de Santo António da Barra enquadra-se no CAPÍTULO II – Valores Culturais, SECÇÃO II – Bens Culturais com Interesse Patrimonial em que se aplicam os artigos:

“Artigo 31º

Caracterização e Identificação

Os bens culturais assinalados no Anexo II ao presente Regulamento constituem o conjunto de bens representativos da identidade e da história do concelho, os quais importa preservar, enquanto testemunho com valor civilizacional ou de cultura, devendo, como tal, ficar sujeitos a especiais medidas de proteção e valorização.

Artigo 32º

Regime

1. As intenções urbanísticas a levar a efeito sobre os bens culturais com interesse patrimonial devem salvaguardar a sua identidade e características e contribuir para a manutenção da sua relação com o território envolvente, respeitando o seu significado histórico-cultural, a compatibilização do proposto com a estrutura original, a harmonização de materiais e cores e a adoção de uma linguagem arquitetónica que respeite critérios de autenticidade.”

2. As operações urbanísticas a incidir sobre os referidos bens estão sujeitas a vistoria previa e a parecer técnico do órgão da administração com competência na matéria, bem como a apresentação de estudo de caracterização histórica, arquitetónica ou arqueológica do bem que justifique a intervenção proposta.”

(Plano Director Municipal de Cascais, 2015)



Figura 52 | Vista aérea da marginal na zona de S. João do Estoril, 1960

FONTE: AHCMC

04. | (RE)PENSAR A DESCONTINUIDADE

*“Se o visse...não que vê-lo
Aquele sítio encantado.
Certo estou não conhecê-lo,
Tão outro estará mudado,
Mudado como eu, como ela,
Que a vejo sem conhecê-la!”*

Almeida Garret em Folhas Caídas, citado
(Henriques J. A., História Rural Cascalense, 1997, p. 83)

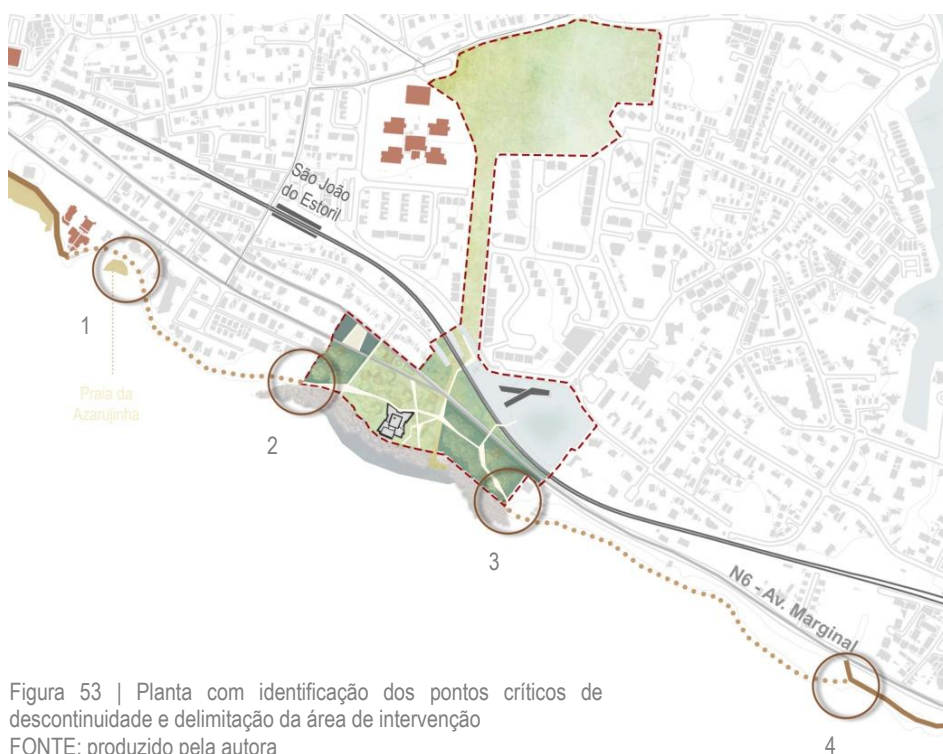


Figura 53 | Planta com identificação dos pontos críticos de
descontinuidade e delimitação da área de intervenção
FONTE: produzido pela autora

4.1. | PROJECTO URBANO E ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

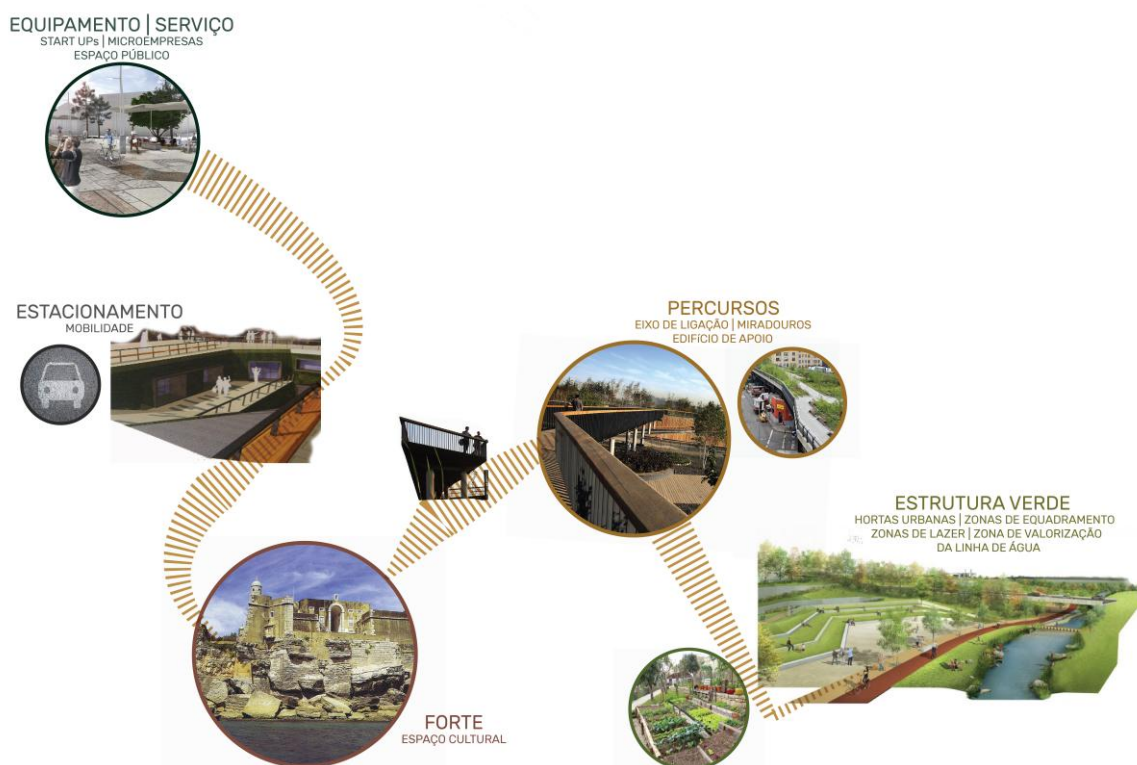
Pretende-se que a estratégia de intervenção a implementar vá ao encontro das necessidades do local e, no contexto do trabalho, esta intenção surge com o objectivo principal de fomentar as relações de continuidade e requalificação da frente marítima.

Para delimitar a área de intervenção numa primeira fase foram analisados os pontos de quebra de percursos na frente marítima (Figura 53). Assumindo o paredão de Cascais como referência de um elemento contínuo desde o seu início até à Praia da Azarujinha, em S. João do Estoril, e fazendo a leitura no sentido ocidente – oriente, deparamo-nos com o fim brusco deste elemento uma vez que a largura do percurso estreita drasticamente e termina com umas escadas imensas. Entre esse ponto (Figura 53 - 1).e o início dos percursos pedonais na envolvente à Ponta do Sal, em S. Pedro (Figura 53 - 4), o que existe são passeios estreitos na marginal mas pouco convidativos.

Ainda assim, é possível pensar num prolongamento do paredão aproveitando como base os rochedos existentes e que acompanham a costa, existindo inclusivamente alguns trilhos utilizados por pescadores que poderiam ser aproveitados e alargados. Neste sentido, o que se propõe é que se aumente o percurso no tipo paredão entre os pontos 1 e 2 e entre os pontos 3 e 4 assinalados na Figura 53, deixando o trajecto entre os pontos 2 e 3 como referência para limite da área a intervir e também como uma das necessidades a ter em atenção na definição da estratégia urbana a implementar.

Na delimitação para o interior do território foram tidos em conta os terrenos baldios e espaços verdes na zona envolvente. A área de protecção ao Forte de Santo António da Barra foi inevitavelmente agregada à proposta e o ribeiro que nele desagua foi seguido até ao grande terreno junto à rotunda da Alapraia. Não faria sentido pensar na continuidade apenas ao longo da costa, é importante também criar conexões no sentido mar – terra e por isso o ribeiro acaba por ser uma oportunidade para explorar esta ligação através de um elemento existente. São também considerados para a área de estudo o descampado ao abandono a servir de estacionamento desorganizado junto ao Forte, o terreno sobrance da separação das vias da marginal com uma forma triangular e o Parque das Gerações junto ao centro de saúde.

Com todas as características apresentadas é então necessário definir uma estratégia que colmate as necessidades do lugar e por isso o projecto urbano define-se através de cinco linhas orientadoras conforme esquema apresentado.



A implantação de serviços que possam atrair a população e também a instalação de microempresas, uma vez que se projecta uma Cascais com perspectivas de crescimento ao nível académico e empresarial, por exemplo através da instalação da universidade Nova em Carcavelos, e mesmo por se saber que os actuais espaços no Concelho destinados a este tipo de iniciativas se encontram preenchidos, justifica-se a necessidade de um equipamento deste tipo. Os edifícios para este fim propõem-se que sejam desenhados de forma a criar uma pequena praça adjacente à envolvente do Forte agregando o espaço e fazendo o aproveitamento de um terreno há muito expectante.

Nesta estratégia é também de considerar um estacionamento subterrâneo para poder servir os serviços e equipamento propostos, bem como atrair um maior número de população tanto local como outros habitantes do concelho e turistas. A entrada para o estacionamento deverá acontecer através da Rua Vasco da Gama, que actualmente conduz ao descampado que serve de estacionamento informal e desorganizado à superfície.

A reabilitação do Forte enquanto espaço cultural e abertura ao público é outra linha orientadora da estratégia urbana. Pela sua imponência e elemento marcante na área

Figura 54 | Esquema ilustrativo das propostas a integrar no Projecto Urbano e Estratégia de Intervenção
 FONTE: produzido pela autora

de estudo foi desenvolvido com mais detalhe enquanto objecto arquitectónico no capítulo seguinte.

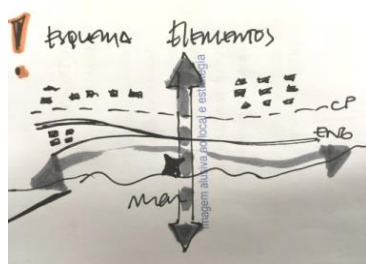


Figura 55 | Esquema das relações de continuidade e barreiras através dos elementos existentes



Figura 56 | Planta e esquema de implementação das propostas a integrar no Projecto Urbano e Estratégia de Intervenção
FONTE: produzido pela autora

Figura 57 | Planta da proposta do projecto urbano
FONTE: produzido pela autora



O desenho de percursos através do prolongamento do paredão existente já foi referido, sendo que especificamente na área definida para o projecto urbano pretende-se que as linhas que os definem não sejam apenas as do desenho do contorno da linha de costa mas sim a junção dessas com as sugeridas pelo edificado existente, nomeadamente as da implantação do Forte. Nesse conjunto de percursos estão pensados momentos de quebra em que são criadas um género de varandas sobre o mar para que a sua utilização possa ser valorizada e também aproveitando o melhor que este lugar oferece.

Ainda sobre os percursos e na necessidade de se ter uma continuidade no sentido mar – terra é também proposto um atravessamento que faça a conexão entre os espaços da frente marítima com o Parque das Gerações, aproveitando a procura e o potencial deste skate parque e a sua proximidade do centro de saúde e outros serviços, como elementos de interesse para que se utilize esta passagem, encurtando bastante o trajecto e o tempo actualmente necessários para se ir de um ponto para o outro.

Na definição de uma proposta para o espaço público que possa valorizar a fruição humana, são também considerados os espaços verdes articulados com o desenho dos percursos referidos. A estrutura verde compõe-se de hortas urbanas, zonas de lazer e zonas de enquadramento e também a valorização da linha de água existente, que vai reforçar também a relação transversal no sentido sul norte, além da proposta por atravessamento



Figura 58 | Alçado Sul do Forte com elementos da proposta integrados
FONTE: produzido pela autora

4.2. | INTERVENÇÃO NO FORTE

“O arquitecto moderno tem reivindicado o papel de autor consciente da obra arquitectónica, chamando a si a prerrogativa de decisor último de um processo complexo, o do projecto de arquitectura enquanto lugar da gestão e síntese de conhecimentos, que controla e orienta de acordo com a sua visão e objectivos” (Mealha, 2009)

A estratégia urbana para o espaço em estudo contempla uma proposta de requalificação do Forte de Santo António da Barra com o programa de ser um espaço cultural. Esta intenção surge da necessidade de aumentar o dinamismo quotidiano num raio abrangente, desde turistas à população local e assim criar a oportunidade de dar a conhecer este emblemático edifício com todos os espaços que nele vão ser inseridos, conferindo-lhe maior dignidade.

A área de implantação do conjunto arquitectónico militar ocupa cerca de 5000m² apesar do corpo principal deter apenas 440m², uma vez que grande parte área está nos largos muros exteriores, também no grande fosso existente entre o muro exterior e o edifício em si, nas várias baterias e noutras pequenas áreas distribuídas em recantos do espaço

Uma vez que a última planta do interior do Forte remonta a 1794, surgiu a necessidade de fazer um levantamento mais actualizado para melhor conhecer e compreender o lugar.

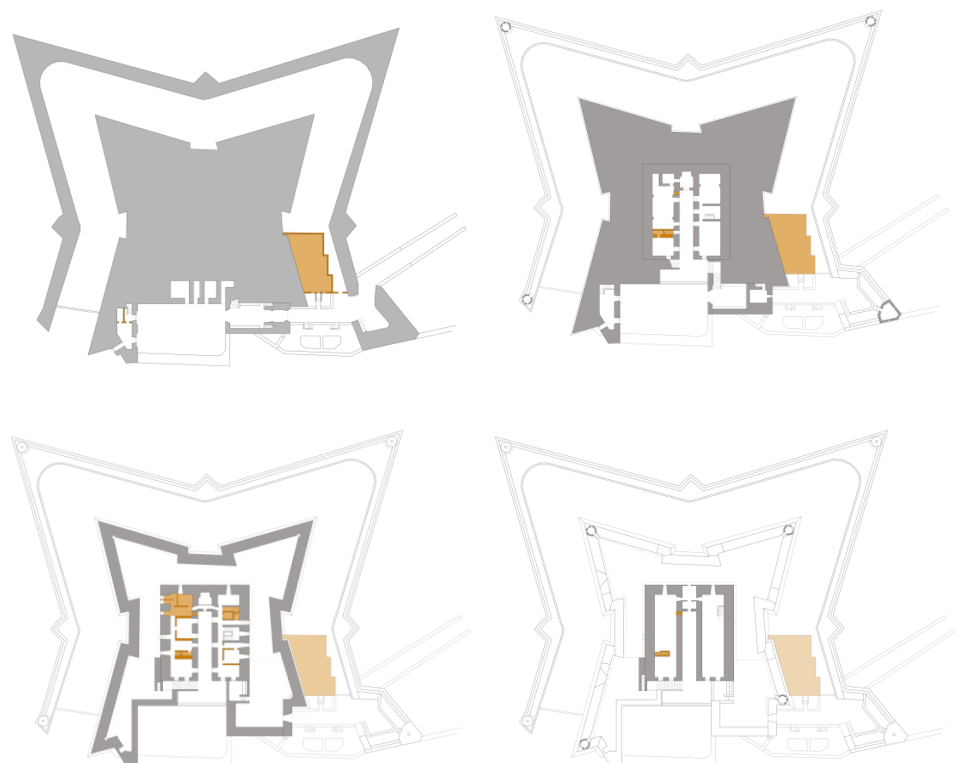


Figura 59 | Plantas de levantamento dos vários pisos do Forte com indicação a amarelo das demolições e alterações propostas
FONTE: produzido pela autora

Nesta aproximação ao local foi também importante perceber que elementos seriam a manter e quais deveriam ser demolidos ou sofrer alterações de adaptação aos novos usos. O critério aplicado foi o de remeter o mais possível para a configuração original do Forte e por isso o edifício existente logo à entrada do lado direito, com uma tipologia de anexo é proposto para demolição (Figura 59). O acesso vertical feito por umas escadas muito estreitas, no lado esquerdo do edifício principal, pretende-se que seja anulado para enaltecer o outro vão de escadas mais nobre e espaçoso. Outras paredes que notoriamente são posteriores ao projecto inicial, e que terão servido para adaptação aos usos de outros tempos, são também demolidas ou alteradas para dar lugar a novos espaços mais amplos ou com outra utilização.

Todos estes cuidados acima descritos vão de encontro com o PDM descrito no capítulo 3.5. sobre a caracterização do Forte de Santo António cumprindo com a salvaguarda da identidade e características, bem como respeitar o significado histórico-cultural e compatibilização da proposta com a estrutura original. Também a escolha e conjugação dos materiais devem ir ao encontro da autenticidade do bem cultural com interesse patrimonial.

Neste sentido, a intervenção arquitectónica para implementação do programa de espaço cultural no Forte teve em atenção a polivalência do edifício, que poderá receber desde conferências, exposições e eventos temporários a workshops e outros que se possam entender como adequados ao local.

Para uma maior mobilidade funcional pelos diferentes espaços e patamares da fortificação são propostos diferentes tipos de acessos. Sobre a mobilidade reduzida o projecto apresenta uma solução de elevador exterior junto à muralha interior (Figura 60), que faz a ligação entre o piso térreo e o piso 2 do corpo principal, dentro deste é considerada a recuperação de um elevador existente para que se possa aceder aos restantes pisos.

Outro acesso vertical com a mesma relação de pisos e no lado oposto do elevador é a grande escadaria agregada aos contornos da muralha, em que cada um dos

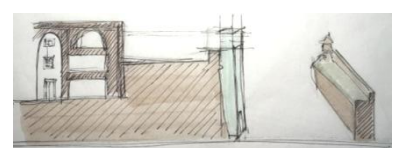
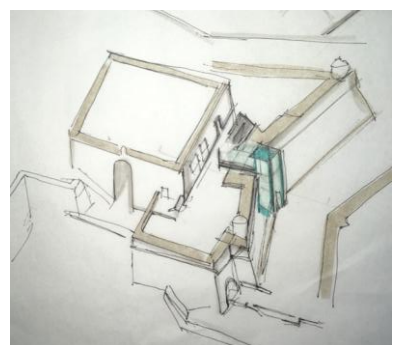
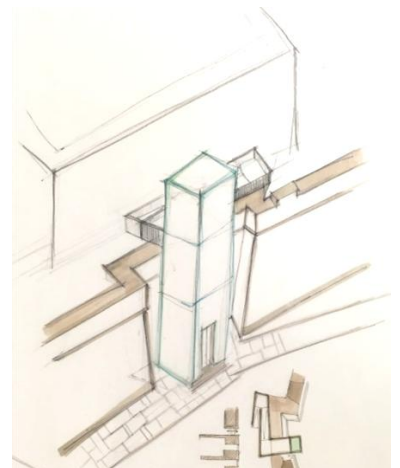


Figura 60 | Desenhos da integração do acesso vertical por elevador com a muralha do Forte
FONTE: autora

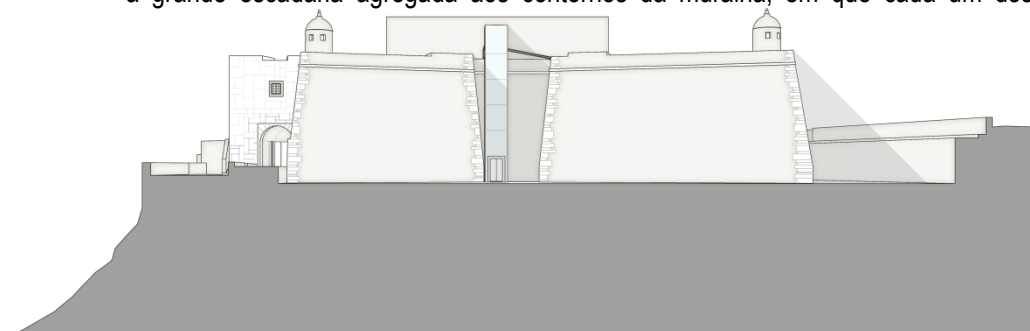


Figura 61 | Alçado Nascente da proposta
FONTE: produzido pela autora

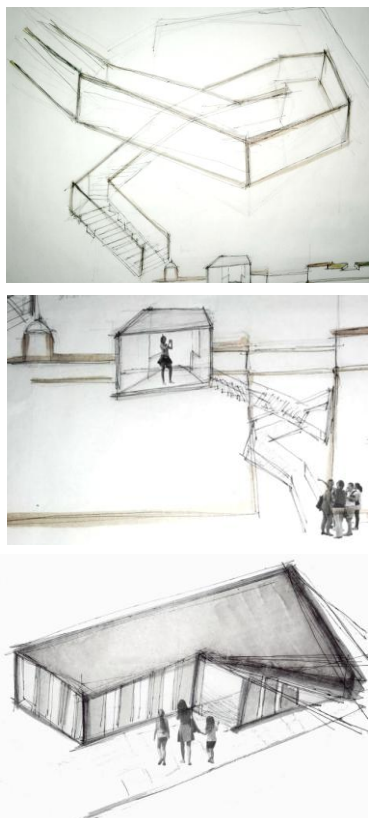


Figura 62 | Desenho de estudo do funcionamento da escadaria exterior

Figura 63 | Perspectiva com foto-montagem da varanda miradouro

Figura 64 | Perspectiva com foto-montagem da cafetaria

FONTE: desenhos produzido pela autora

lanços tem uma orientação diferente, guiados pelo desenho e inclinação que o muro vai sugerindo conforme a cota em que cada lanço termina. Estas escadas servem para um acesso mais directo a quem está no interior do Forte e quer chegar à cafetaria, ou o contrário. E culminam, para quem as esteja a subir, numa varanda miradouro (Figura 63) em jeito de objectiva, como se de uma máquina fotográfica em tempo real se tratasse, uma vez que privilegia uma vista única sobre o mar e sobre a baía de Cascais.

Ainda sobre o piso térreo (Figura 65) é proposto que o fosso seja convertido num espaço de arranjos exteriores que conjugue o desenho de um percurso em pedra, material alusivo ao Forte, com zonas verdes e momentos de paragem com bancos integrados nos traços sugeridos pelo caminho pedonal e pelo desenho do Forte em si, permitindo a contemplação do silêncio sentido entre os dois grandes muros. Percorrida esta sugestão de passeio avista-se o mar entre muros e encontramos então uma pequena cafetaria (Figura 64), de volume agregado ao desenho do muro interior, e que poderá servir também de motivo para se entrar, estar e procurar estes espaços de lazer no exterior.

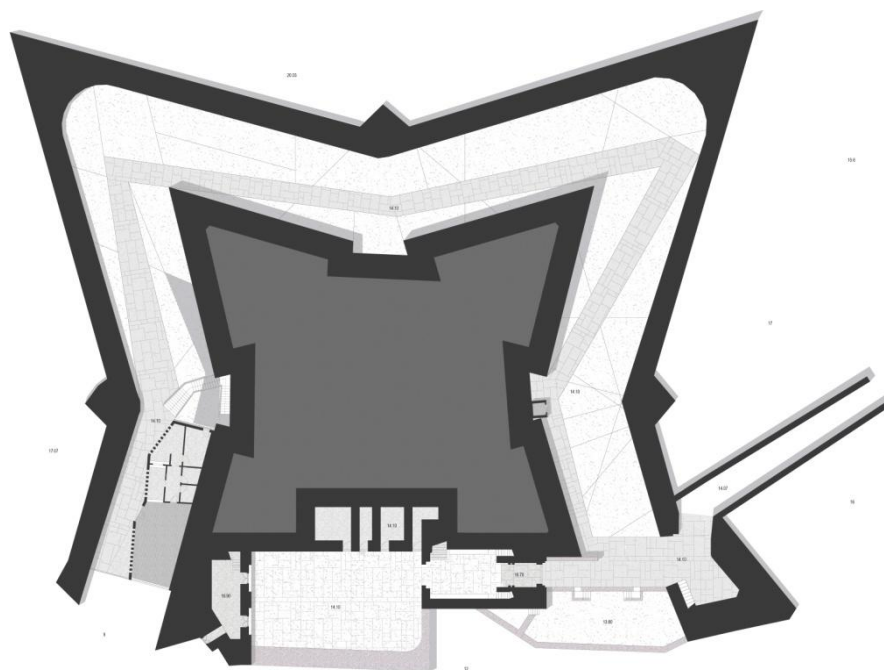


Figura 65 | Planta da proposta, Piso 0
FONTE: produzido pela autora

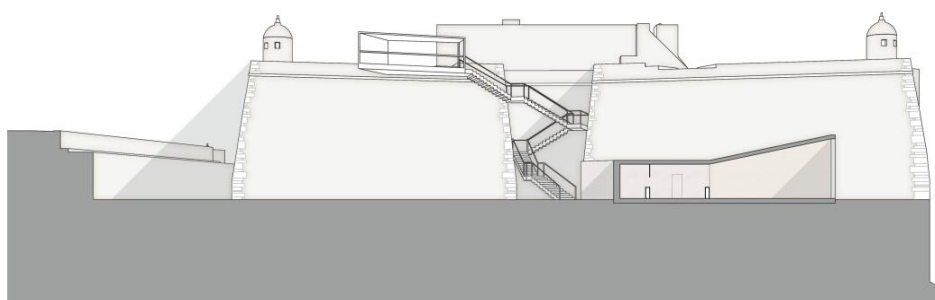


Figura 66 | Alçado poente da proposta
FONTE: produzido pela autora

A entrada principal no edifício é feita no piso 0 através de um grande portão que dá acesso a um amplo hall coberto, de onde se avista imediatamente a bateria baixa como um grande terraço de vista privilegiada sobre o mar. Aqui, além de se desfrutar do lugar por si encontram-se as instalações sanitárias, o bengaleiro e um espaço de dois andares, com cerca de 60m² destinados a uma loja museu do Forte.

Através do hall pode optar-se por subir um vão de escadas com acesso a uma bateria alta que, apesar de mais pequena, é a que dá acesso ao corredor do corpo principal de todo o conjunto militar. Ao fundo deste longo corredor existe uma pequena capela, a que dá o nome de Santo António ao Forte, que se pretende requalificar de forma a manter o mesmo uso. Este corredor faz a distribuição para diferentes espaços, em ambos os lados existem duas grandes salas que são propostas enquanto espaço polivalente, por exemplo para salas de exposição e a sala mais recuada destina-se a área administrativa. Entre esta e uma das salas para exposições encontram-se as escadas de acesso ao piso 2 e ao fundo do corredor um elevador que faz o acesso aos restantes pisos deste corpo principal.

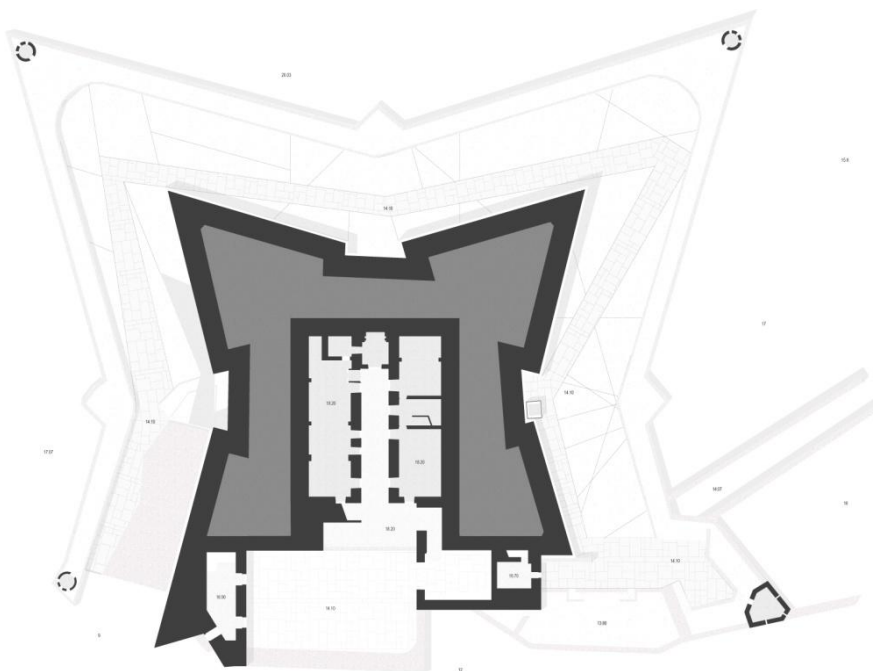


Figura 67 | Planta da proposta, piso 1
FONTE: produzido pela autora

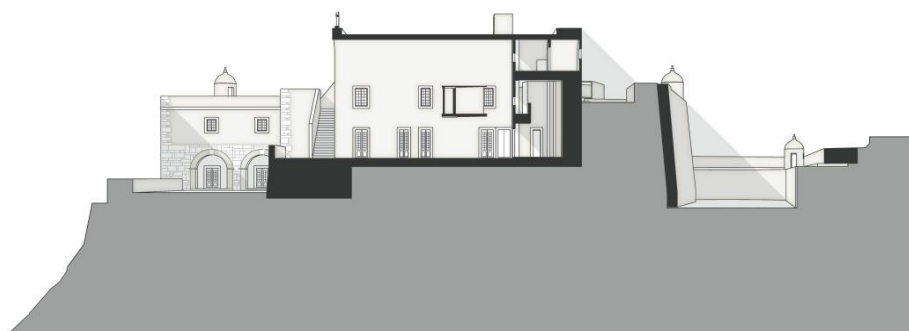


Figura 68 | Corte pelo corredor do corpo principal do edifício
FONTE: produzido pela autora

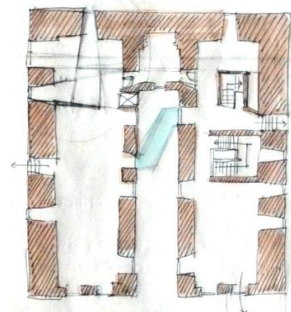
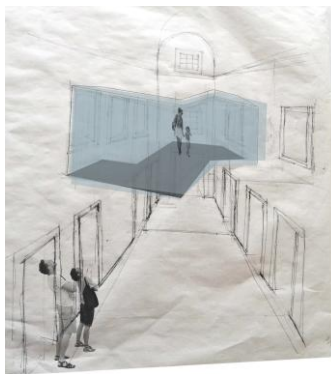


Figura 69 | Desenhos de perspectiva com fotomontagem de estudo do volume de atravessamento ao corredor e planta de estudo da introdução deste novo elemento
 FONTE: produzido pela autora

Apesar do projecto contemplar que todos os espaços considerados como polivalentes se poderão adaptar às necessidades de cada acontecimento, existem uns mais adequados a determinadas funções. É o caso das salas do piso 2 (Figura 70), que estarão mais preparadas para receber eventos que possam ter refeições pela sua proximidade com o espaço de copa. Este espaço poderá mesmo ser uma área de restauração mais nobre em relação à cafeteria, podendo ainda haver uma esplanada uma vez que este piso tem uma relação contínua com o exterior. Para melhor cumprir com os possíveis requisitos destas áreas, este piso está servido de instalações sanitárias públicas e arrumos e vestiário para pessoal.

No interior e para aproximar as salas em lados opostos, de forma a acrescentar valor ao projecto de reabilitação, é proposto um atravessamento em vidro a cruzar o corredor existente (Figura 69), destacando-se enquanto volume arquitectónico acrescentado ao edifício mas que também se possa fazer a leitura de elemento assumidamente extra que, a qualquer momento que se queira voltar à forma inicial, possa ser retirado sem danificar a estrutura base do Forte.

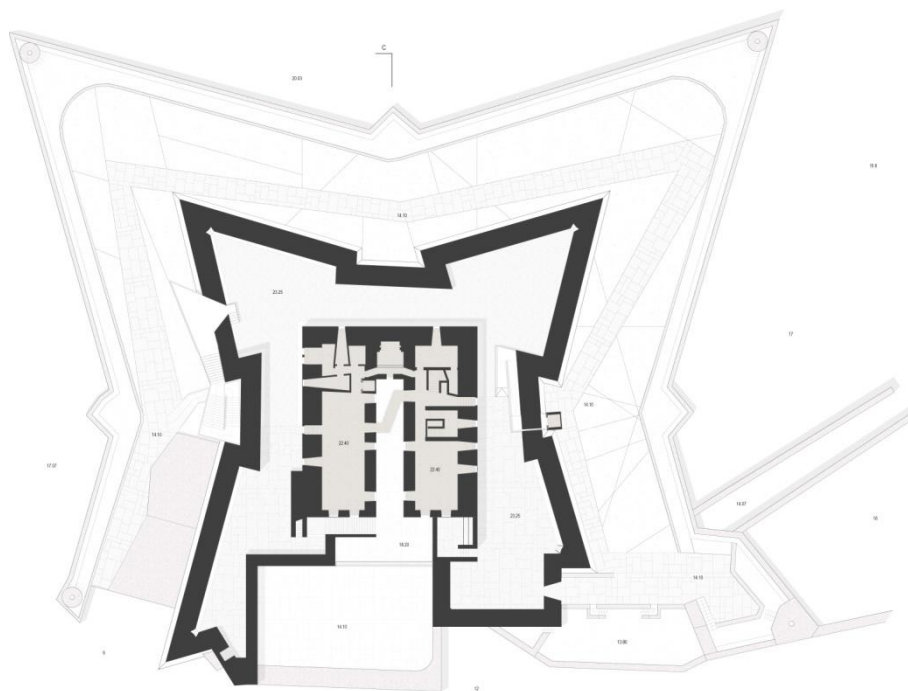


Figura 70 | Planta da proposta, piso 2
 FONTE: produzido pela autora



Figura 71 | Corte transversal
 FONTE: produzido pela autora

O piso 3 é o de planta mais simples, corresponde às antigas camaratas nos tempos da colónia de férias do Instituto Feminino de Educação e Trabalho de Odivelas e é composto por duas longas salas a todo o comprimento do edifício, unidas apenas por um corredor largo que fica por cima da capela. Para este espaço a proposta é a de que seja um espaço de arrumos aos materiais necessários às actividades e eventos a desenvolver nas salas. Pela configuração do espaço de tectos curvos, a sugestão para utilização desta sala é que seja para workshops e outros eventos de carácter menos formal.

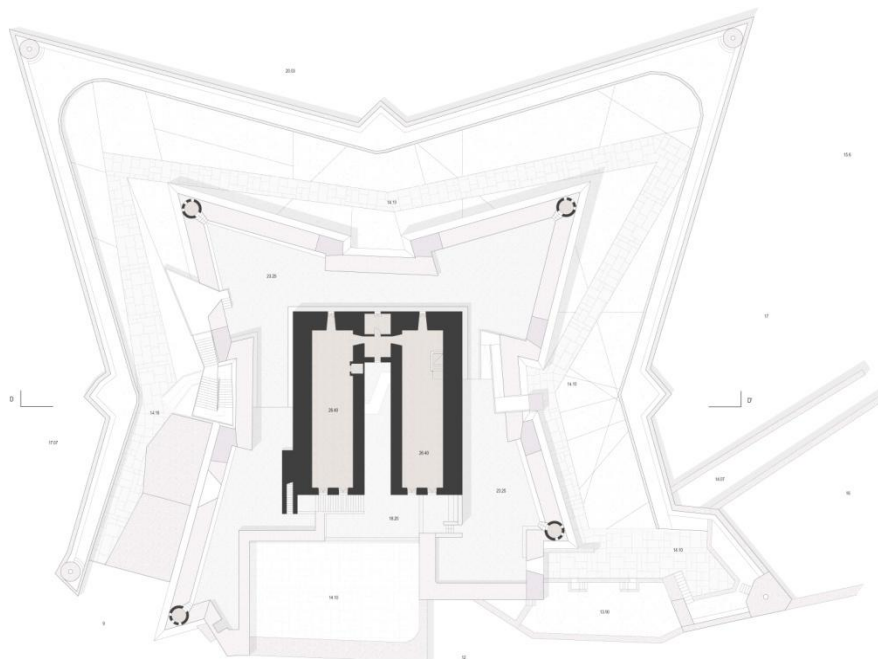


Figura 72 | Planta da proposta, piso 3
FONTE: produzido pela autora

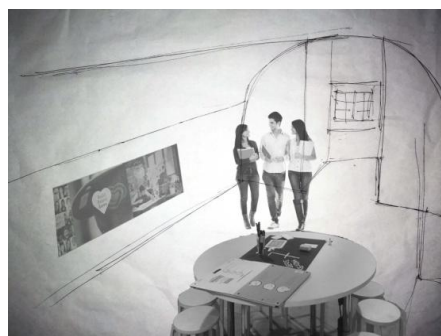


Figura 73 | Perspectiva desenhada com fotomontagem esquemática do espaço existente no Piso 1, com o exemplo de uma exposição montado
FONTE: produzido pela autora

Figura 74 | Perspectiva desenhada com fotomontagem esquemática do espaço existente no Piso 3, com o exemplo de workshop
FONTE: produzido pela autora

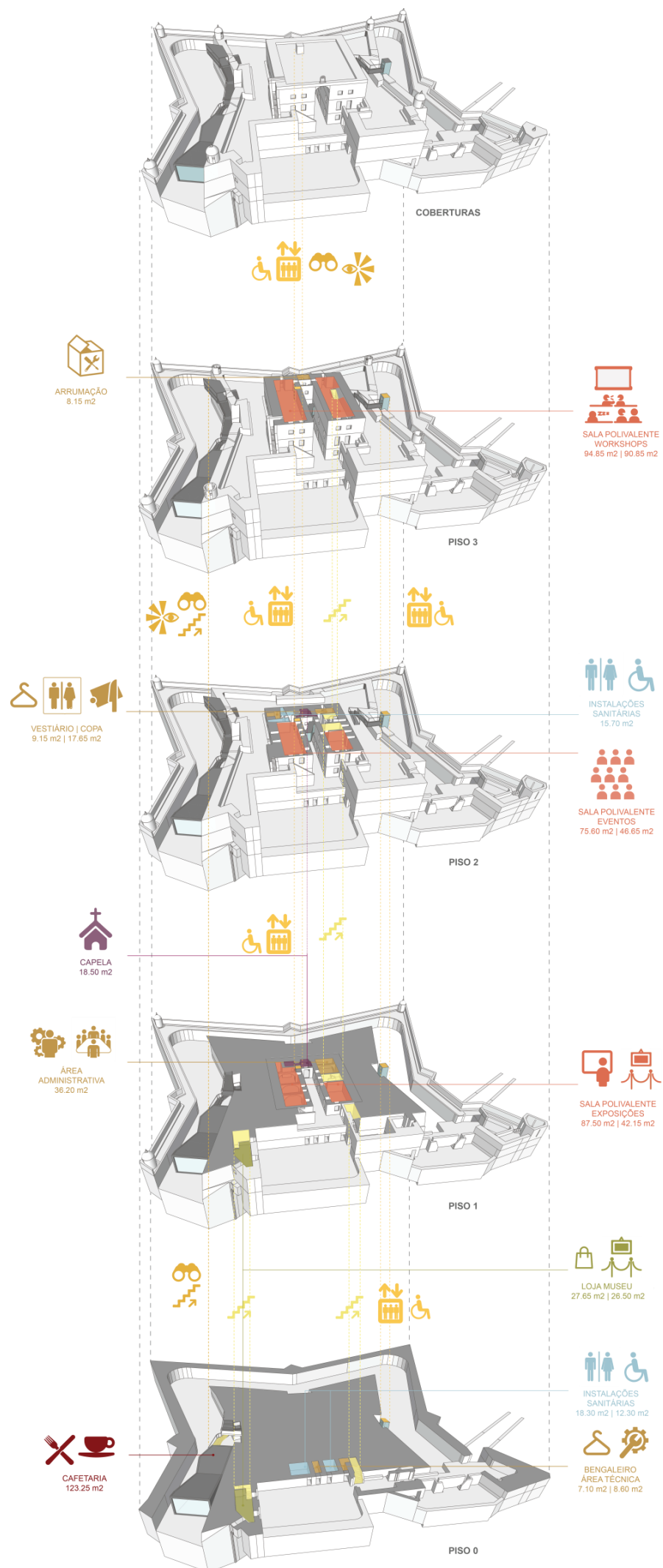


Figura 75 | Esquema axonométrico com proposta de usos por piso

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho contribuiu para enquadrar, identificar e compreender as fragmentações do território ao longo da linha de costa de Cascais, focando-se principalmente na requalificação da zona de S. João e envolvente ao Forte de Santo António. Desde o estudo e definição de conceitos associados às tipologias e características do território em questão, à estratégia de intervenção e consequente projecto de reabilitação do Forte, o trabalho pretende responder às questões inicialmente lançadas.

Tendo sempre como fio condutor o estudo e pesquisa das características do uso desta linha de costa ao longo dos últimos séculos, partiu-se para uma proposta de intervenção actual no contexto das continuidades e discontinuidades actualmente presentes. Neste sentido, o trabalho apresentado encontra-se definido através da caracterização do que é e não é contínuo, da identificação dos conceitos e sua aplicabilidade na estratégia urbana que visa a resolução dos problemas identificados na conexão entre os espaços para um local proposto, fundamentado no enquadramento teórico e metodologia do estudo.

Contextualizado o tema, privilegiou-se a intenção de estabelecer ligações em zonas subaproveitadas mas com potencial para projecção de elementos que valorizem o lugar; justificado o sentido de oportunidade do trabalho e pautado por um interesse pessoal ao identificar a existência de uma área verde subaproveitada e sem vivências além do edificado destinado a habitação, bem como a presença de uma edificação isolada com uma situação privilegiada, decidiu-se então pela requalificação da zona de S. João e envolvente ao Forte de Santo António.

A caracterização do local, pautada pela descoberta do actual estado de degradação e abandono do Forte, conviveu com todo um desencadear de motivação para o tornar assunto de comunicação social, quer em notícias de jornal, quer em peças de estação televisiva, quer em desenvolvimentos que se esperam num futuro próximo sendo que a estratégia é, neste caso, centrada na reabilitação do Forte enquanto espaço cultural e aberto ao público.

Na metodologia do presente Projeto Final de Mestrado, são entendidas várias fases com diferentes abordagens científicas, desde o trabalho e investigação teórica, ao levantamento e trabalho de campo, até uma proposta final que pretende uma requalificação à escala urbana e arquitetónica. O trabalho desenvolvido, apresentado num resultado final através de desenhos em plantas, cortes e perfis,

bem como representações tridimensionais e maquetes finais, projecta a ideia de como o terreno envolvente ao Forte deixa de ser encarado como um espaço sobranceiro e passa a albergar um programa diversificado que inclui o prolongamento do paredão através de percursos que cruzam e desenharam o espaço público com diferentes espaços de utilização e pontões de observação.

Definidos os conceitos de continuidade e descontinuidade urbana do Espaço Público, surge o sentido do conceito de espaço de transição, conceitos de conexão e fragmentação, bem como a compreensão do Espaço Público. Exemplificam-se referências à Continuidade / transposição de barreiras, um dos desafios a materializar na proposta do presente estudo. Documenta-se a contextualização do direito ao património e respectiva reabilitação e apresentam-se reflexões sobre reabilitar ou restaurar. A intervenção no Forte de Santo António é fundamentada em projectos de referência – a Cidadela de Cascais e o Castelo de Pombal – onde se verificaram intervenções contemporâneas recentes, mantendo no entanto os traços originais dos edifícios e respeitada a sua essência, bem como uma breve história do Lugar, em que o conhecimento da história de S. João do Estoril é englobado na história de Cascais, desde apontamento milénar, à fase de construção de fortificações marítimas, ao grande desenvolvimento social, nobre e de riqueza a partir do século XIX, pautado finalmente pelo cunho turístico determinante no século XX. Descrevem-se alguns dados de administração do território e socio-demográficos do Concelho e freguesias em objecto.

Nestes capítulos contém uma análise dos planos, programas e estratégias existentes, designadamente o Plano de Urbanização de Urbanização da Costa do Sol (PUCS), o Plano de Ordenamento de Orla Costeira Cidadela – S. Julião da Barra (POOC-CSJB) e o Plano Director Municipal (PDM), entre outras estratégias de onde se podem verificar linhas orientadoras do/para o projecto a ser desenvolvido.

Esta proposta de intervenção foi baseada em contactos com a Câmara Municipal de Cascais, tendo sido demonstrado interesse sobre a valorização do imóvel classificado – Forte de Santo António – bem como da sua envolvente; Antecedendo à caracterização do Forte de Santo António, destaca-se também a linha de fortificações marítimas na entrada da barra com uma pesquisa e referências marcantes para o conhecimento do Lugar e integração do Forte de Santo António numa linha estruturante de várias fortificações ao longo da costa. Percebe-se que a linha das fortificações marítimas na entrada da barra foi alvo de diversos planos de reestruturação e teve sempre muita importância ao longo da história de Portugal,

apesar de maior incidência apenas em épocas de maior perigo e por essa razão muitas vezes ficaram abandonadas.

Surgiu assim a necessidade de fazer um levantamento geral sobre as fortificações marítimas na entrada na Barra, percebendo o estado actual de toda a linha de edificações para melhor enquadrar o forte de Santo António, objecto de estudo deste trabalho. Esta secção remete para o Anexo I.II onde foram compiladas informações sistematizadas das várias fortificações marítimas que compõem a entrada na Barra do Tejo.

Finalmente, a exposição é dedicada à caracterização do Forte de Santo António da Barra. Esta secção remete para anexos de caracterização do Forte, em que se inclui um conjunto de 15 imagens comparativas que evidenciam o estado de degradação em que o Forte se encontra actualmente. Com cerca de um ano de diferença, comparam-se as fotografias datadas de Novembro de 2016 e as que foram tiradas pela autora a 16 de Novembro de 2017.

Este documento inclui Anexos, estruturados na sequência: enquadramento do território; pertinência e actualidade do objecto de estudo; processo de trabalho e painéis.

BIBLIOGRAFIA

- Andrade, F. d. (1964). *Cascais - Vila da Corte. Oito Séculos de História*. Câmara Municipal de Cascais.
- Andrade, F. d. (1966). *Cascais*. Lisboa: Editorial Publicações Turísticas.
- Boiça, J. M., Barros, M. d., & Ramalho, M. d. (2001). *As fortificações marítimas da Costa de Cascais*. Lisboa: Quetzal.
- Borges, A. M., & Garcia, M. *Guaritas: Arte e Engenho*. By the Book.
- Callixto, C. P. (1980). *Fortificações da Praça de Cascais a Ocidente da Vila*. Lisboa.
- Carvalho, A., Byrne, G., & Mealha, J. (2009). *Cidadela de Cascais: génese e transformação*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- Cascais, A. C. (1986). *Um olhar sobre Cascais através do Seu Património* (Vols. III Volume - Cascais na Época dos Descobrimentos). Cascais: Associação Cultural de Cascais.
- Coelho, R. (s.d.) *Formas e desígnios do espaço público na cidade contemporânea, O projecto do espaço público na construção da cidade: casos portugueses*. Porto.
- Colaço, B. d., & Archer, M. (1943). *Memórias da linha de Cascais*. Lisboa.
- Cortes, C. M. (1999). *Continuidades e Descontinuidades Urbanas*. Lisboa: FA - Tese de Mestrado.
- Estado-Maior do Exército. (2003). *Cidadela de Cascais (Pedras, Homens e Armas)*. Lisboa: DDHM.
- Fortuna, C. (1999). *Identidades, Percursos, Paisagens Culturais - Estudos Sociológicos de Cultura Urbana*. Oeiras: Celta Editora.
- Garcia, P. R. (2015) *Water Front Urban Design* (EWWUD). Lisboa
- Gaspar, D. (2011). *Palácio da Cidadela de Cascais*. Cascais: câmara Municipal de Cascais, Museu da Presidência da República.
- Gomes, P. (2003). *Cascais, percursos e memórias*. Ferraz&Azevedo.
- Grande, N. (2005) *Arquitectura & Não*. Caleidoscópio.
- Henriques, J. A. (1997). *História Rural Cascalense*. Cascais: Junta de Freguesia de Cascais.
- Henriques, J. A. (2011). *Turismo do Estoril Apontamentos para uma visita ao Estoril*. Academia de Letras e Artes.
- Henriques, J. M. (2014). *Cascais: 650 Anos de História*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.

- Henriques, J. M. (2014). *Cascais: Território| História| Memória*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- Lourenço, M. A. (1964). *As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais - VI Centenário da Vila de Cascais*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- Magalhães, I., & Henriques, J. A. (2015). *Cascais | Estratégia de Futuro para a Nossa Terra*. Cascais: Ser Cascais.
- Pardal, S. (1988). *Planeamento do Território*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Pedro Ressano Garcia. (2015). *Waterfront Urban Design (EWWUD)*. Lisboa.
- Pereira, M., Costa, S. V., Lôbo, M. S., Lobo, S., Quaresma, C., & Marat-Mendes, T. (2009). *O Plano de Urbanização da Costa do Sol: uma visão inovadora para o território*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.
- Ramalho, M. d. (1991). *A Fortaleza de Nossa Senhora da Luz, Boletim Cultural do Município de Cascais nº10*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- Ramalho, M. d. (2010). *Roteiros do Património de Cascais nº3, Fortificações Marítimas*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- Silva, R. H. (1988). *Cascais*. Lisboa: Editorial Presença.
- Vaz, P. (2011). *Reabilitação: Projecto e Obra, Palácio da Cidadela de Cascais*. Lisboa: Museu da Presidência da República.
- Villarinho, L. (2008). *De Lisboa a Cascais - Rostos, Liberdade e Medicina*. Cascais: DisLivro.

DOCUMENTOS

Decreto-Lei nº22 444 de 10 de Abril de 1933

Resolução do Conselho de Ministros 123/98, R. d. (1998). POOC Cascais - Cidadela - Forte S. Julião da Barra.

PDM Cascais, 2015

Alteração por Adaptação [Adenda], (2016)

Carta de Washington (1937)

Carta da Austrália (1979)

BIBLIOGRAFIA DIGITAL

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS Cascais Ambiente – Projectos > Ordenamento da Orla <https://ambiente.cascais.pt/pt/projetos/ordenamento-da-orka-costeira>

GeoCascais

<https://geocascais.cascais.pt/>

CMC. (2018). *Cascais Press Preview 2018*.

<https://www.youtube.com/watch?v=2DDbacCayll>

Rota das Fortificações Marítimas de Cascais

<http://cascais.pt/rota/rota-fortificacoes-maritimas-de-cascais>

DGEMN

www.monumentos.pt

JORNAL EXPRESSO

<http://expresso.sapo.pt/sociedade/2018-01-24-Estado-em-tribunal-por-orka-do-Forte-de-Santo-Antonio>

<http://expresso.sapo.pt/cultura/2017-12-03-Vandalizado-forte-que-assistiu-a-queda-de-Salazar>

<http://expresso.sapo.pt/cultura/2017-12-03-As-15-fotografias-que-mostram-a-destruicao-do-Forte-de-Santo-Antonio-da-Barra>

MOBICASCAIS

www.mobicascais.com. (2017)

Correia, A. M. (s.d.). *Visita à Fortaleza de Nossa Senhora da Luz - Cidadela de Cascais*

<https://www.youtube.com/watch?v=ayvGmLDIMmU>

Saraiva, J. H. (s.d.). *Horizontes da Memória - Cascais - Trono de Saudades*.

<https://www.youtube.com/watch?v=ce5qeTDxnPc>

Visita Guiada à Cidadela de Cascais e ao Palácio (2015) em Cascais (Lisboa) - Portugal. <https://www.youtube.com/watch?v=OcsscqpUyAw>

ANEXOS

ANEXO I. ENQUADRAMENTO TERRITÓRIO

Plantas e Imagens Históricas

Fortificações Marítimas da entrada na Barra de Lisboa

Fotografias do Forte de Santo António da Barra (Forte Salazar)

ANEXO II. PERTINÊNCIA E ACTUALIDADE DO OBJECTO DE ESTUDO

Artigos de Jornal

Propostas Orçamento Participativo e Estratégia de Futuro para Cascais

ANEXO III. PROCESSO DE TRABALHO

Esquiços de desenvolvimento do Trabalho

Esquiços e Maqueta de estudo 1.1000

Esquiços e desenhos 1.200

Maqueta 1.500

Maqueta 1.200

ANEXO IV. PAINEIS

01| Enquadramento e Localização na Área Metropolitana de Lisboa

02| Enquadramento do Território

03| São João do Estoril como Área de Oportunidade

04| Estratégia e Programa de Intervenção

05| Planta da Proposta Urbana | 1.500

06| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 0 | 1.200

07| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 1 | 1.200

08| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 2 | 1.200

09| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 3 | 1.200

10| Axonometria Usos e Funções da Proposta de Intervenção no Forte

ANEXO I. ENQUADRAMENTO TERRITÓRIO

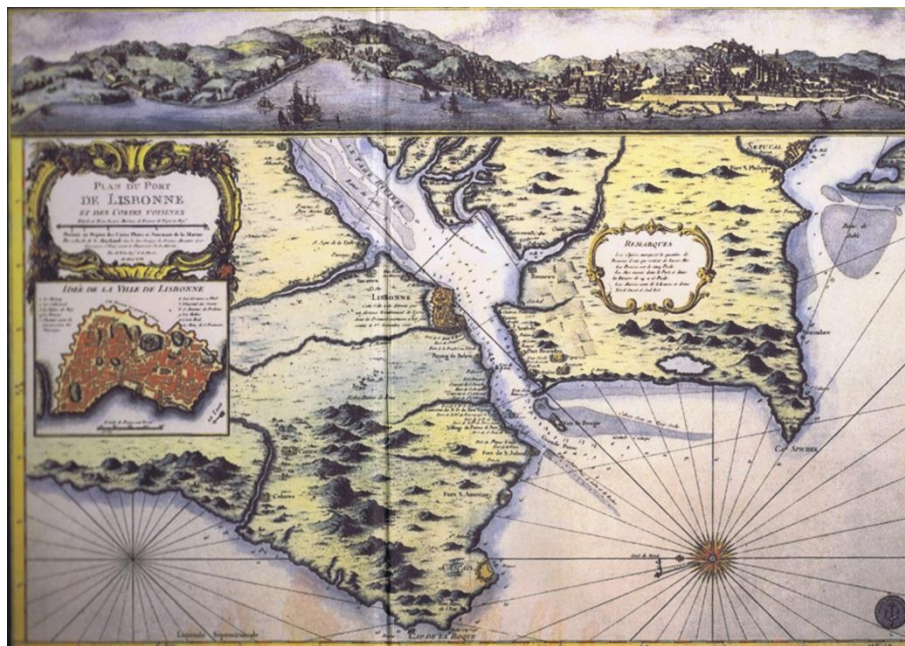
Plantas e Imagens Históricas

Fortificações Marítimas da entrada na Barra de Lisboa

Fotografias do Forte de Santo António da Barra (Forte Salazar)

PLANTAS E IMAGENS HISTÓRICAS

No decorrer da investigação e pesquisa sobre o enquadramento e análise do território foram encontradas diversas plantas e imagens que serviram de suporte, apoio e inspiração ao desenvolvimento do trabalho prático e teórico.

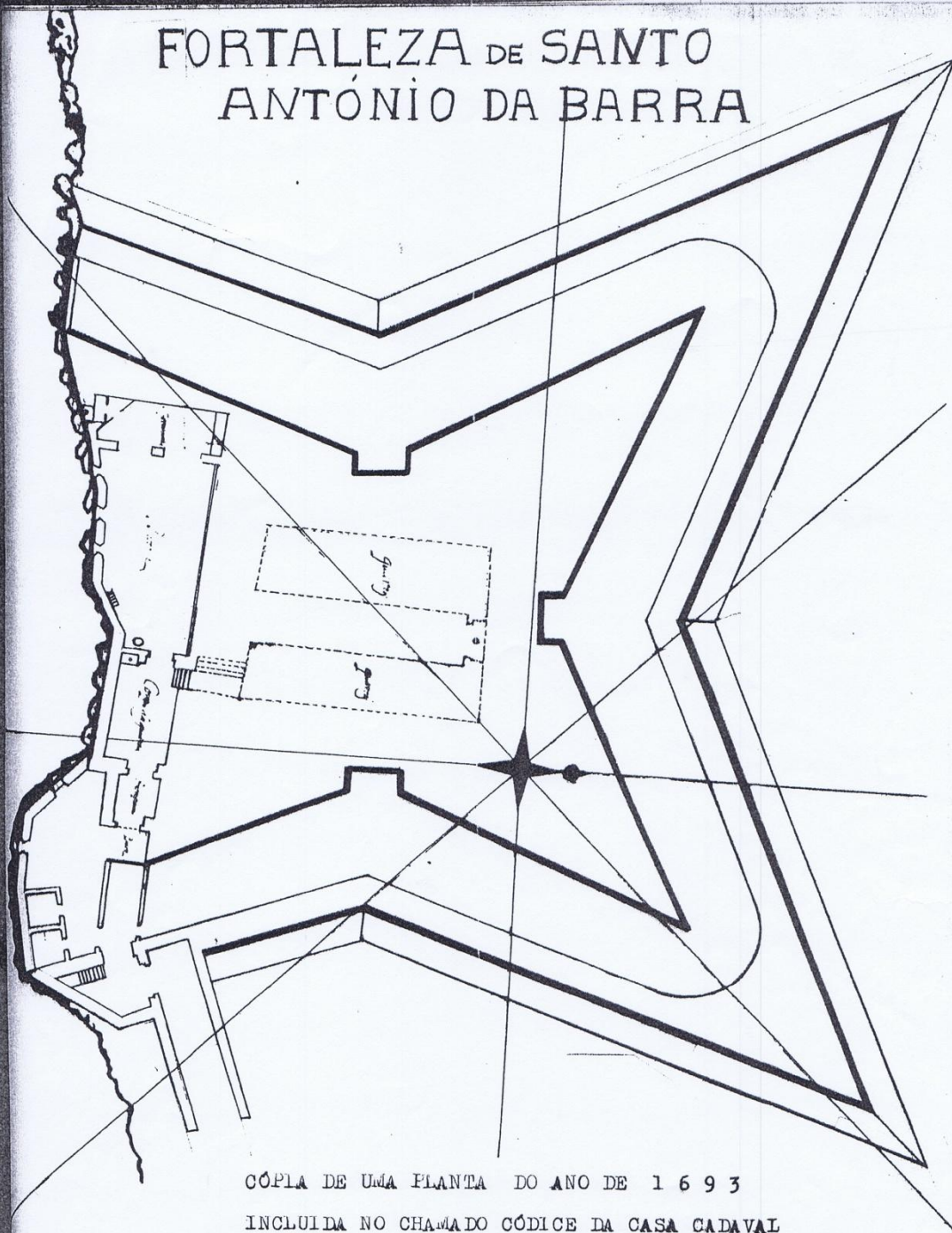


Planta antiga do Plano do Porto de Lisboa (cerca de 1700)
Enquadramento da entrada na barra do Tejo.



Pormenor de Mapa da Região de Lisboa, 1821
Desenho da Estrada Marginal e identificação das várias fortificações marítimas

FORTALEZA DE SANTO ANTÔNIO DA BARRA

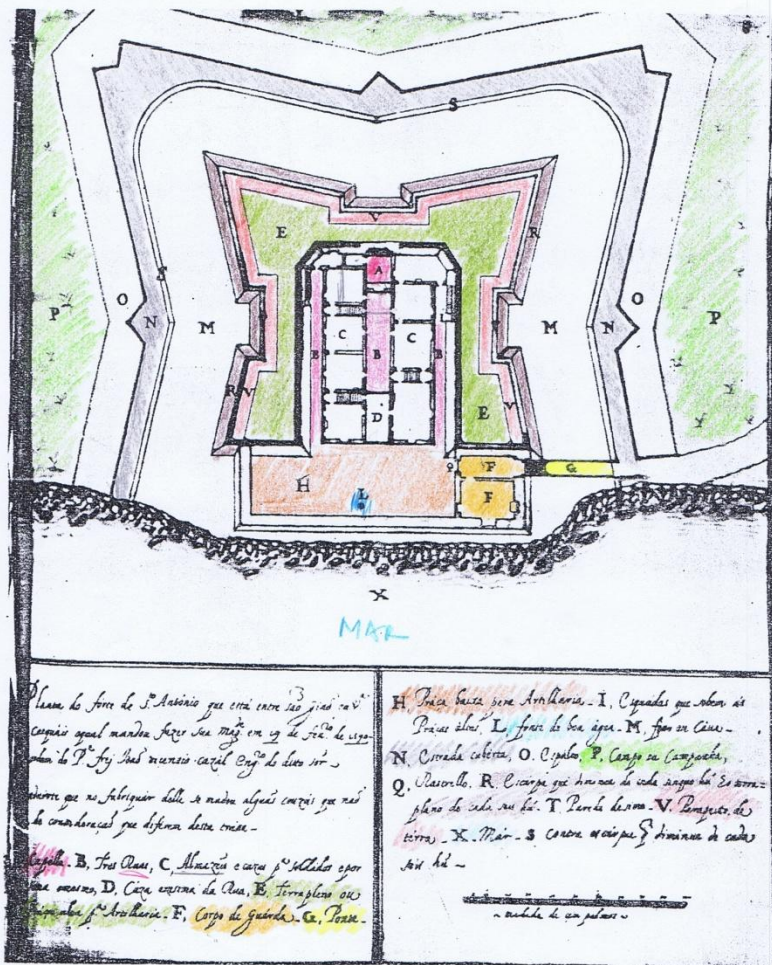


CÓPIA DE UMA PLANTA DO ANO DE 1693

INCLUIDA NO CHAMADO CÓDICE DA CASA CADAVAL

HOJE ARQUIVADO NA TORRE DO TOMBO





Plano da forte de S. Antonio que esta entre as duas jias do
Capeiro qual manda fazer sua mda em 17 de Fev. de 1700
pelo Sr. P. foy del. nuncio capal. Ouy de seus mds -

plano que se fabricou delle se mandu alguns cartas que nel
se consideram que difere de sua mda -

H. Praça baixa para Artilleria - I. Capangas que vivem no
Praça alta, L. fonte de boa agua - M. foz de Cuias -
N. Corredo coberto, O. Capangas, P. Capangas de Campanha,
Q. Alvarillo, R. Capangas que ha nos de cada angulo do forte -
plano de cada um del. T. Porta de dentro - V. Bomjeito de
terra - X. Mar - S. Capangas de cada um dos lados de cada
um del -

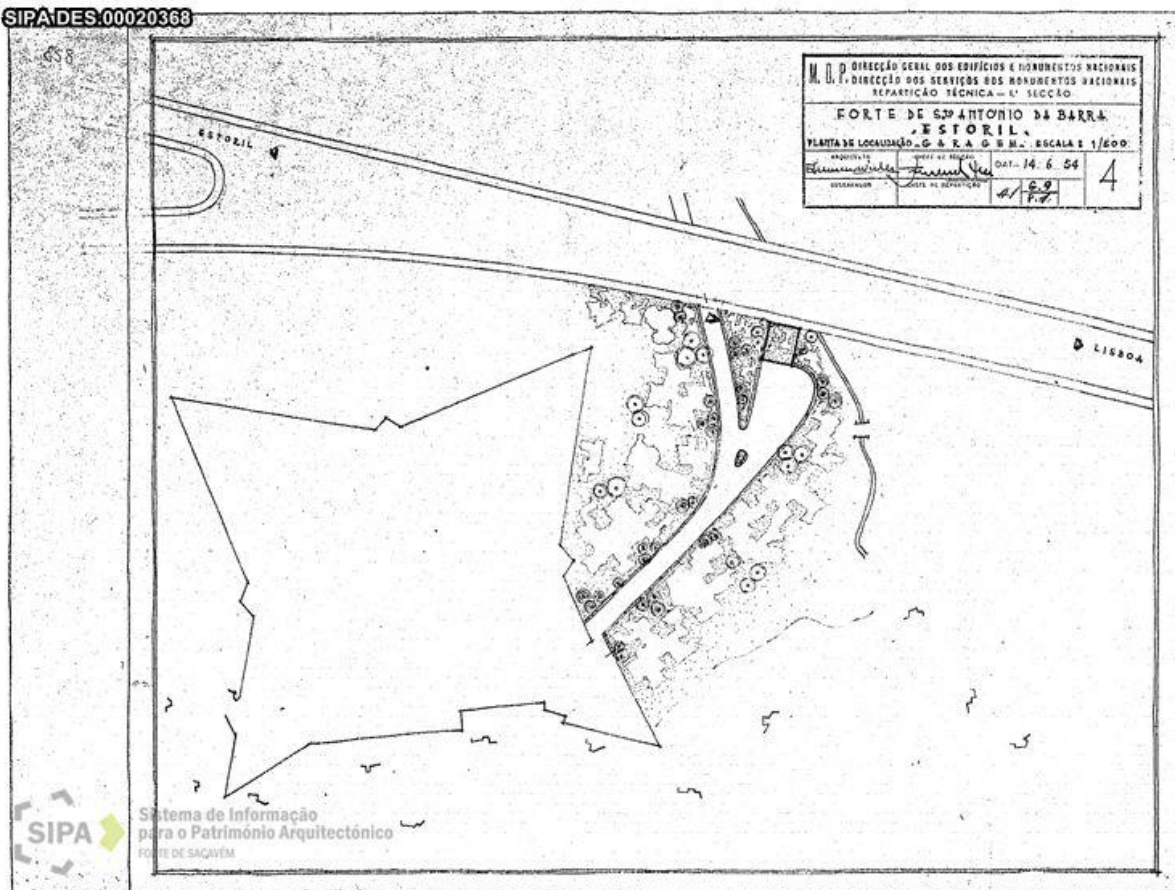
na medida de um palmo -

Planta e descrição da Fortaleza de St.
Antonio da Barra, do Códice da Casa
Cadaval

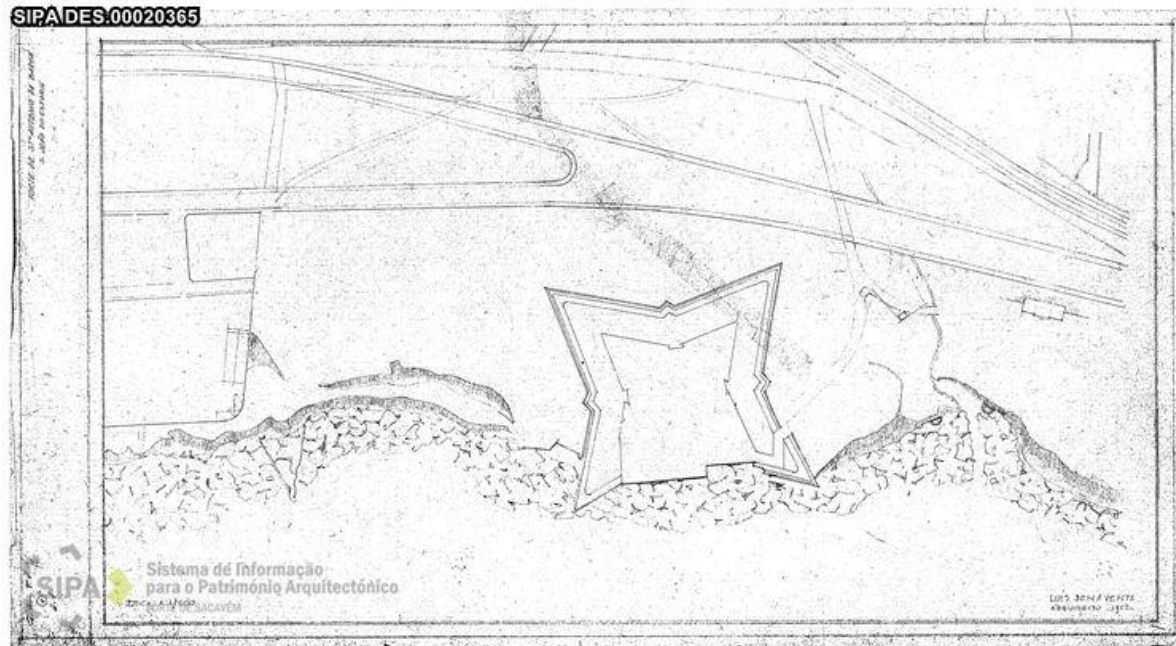
- A - Capanga
- B - fies
- C - e cosas p
soldados e ...
- D -
- E - terraplano
- F - corpo de
guarda
- G - FOME
- H - Praça Baixa p
Artilleria
- I -

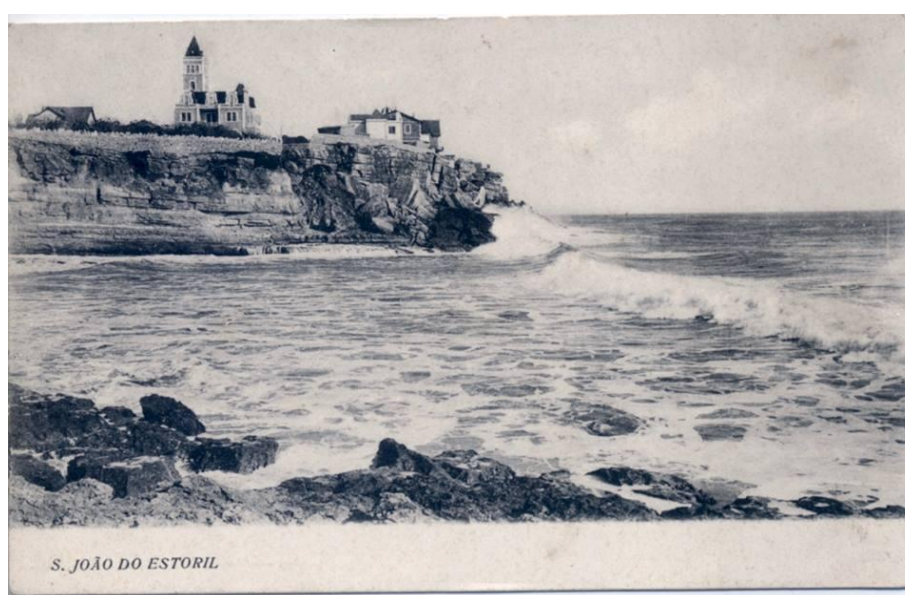
- L - FONTE de Boa Agua
- M -
- N - coberto
- O -
- P -
- Q -
- R -
- S -
- T - Príncipe de ten

SIPA.DES.00020368



SIPA.DES.00020365







MONTES TORIL (Portugal) — Arredores de Lisboa — Vista parcial



Aparecimento da Auto Estrada Lisboa - Cascais (A5)



Aparecimento da Estrada Marginal (EN6)

- 1 Forte do Guincho
- 2 Bateria da Galé (desaparecida, no seu lugar o Restaurante Muxaxo)
- 3 Bateria Alta (desaparecida, no seu lugar o Hotel do Guincho)
- 4 Bateria da Crismina
- 5 Forte de S. Braz de Sanxete e farol do Cabo Raso
- 6 Forte de S. Jorge de Oitavos (actual núcleo museológico de Oitavos) e linha de Mosqueteria
- 7 Lage do Ramil
- 8 Forte de Nossa Senhora da Guia (actual Laboratório de Biologia Marítima)
- 9 Forte e farol de Santa Marta (actual Farol Museu de Santa Marta)
- 10 Cidadela de Cascais
- 11 Fortaleza de Nossa Senhora da Luz
- 12 Forte de Santa Catarina (actual Casa Seixas, sede da Capitania do Porto de Cascais)
- 13 Forte de Nossa Senhora da Conceição (desaparecido, no seu lugar o Palácio Palmela)
- 14 Forte de S. Roque (desaparecido, no seu lugar, a linha férrea e a Casa de S. Roque)
- 15 Forte de Santo António do Estoril (desaparecido, no seu lugar o edifício do Tamariz)
- 16 Forte de Santo António da Cruz d'Assubida (desaparecido, no seu lugar o *Chalet Barros*)
- 17 Forte de S. Pedro ou S. Teodósio da Cadaveira (actualmente conhecido por Forte Velho)
- 18 Forte de S. João da Cadaveira
- 19 Forte de Santo António da Barra
- 20 Forte do Junqueiro (actual Sanatório)



FORTIFICAÇÕES MARÍTIMAS DA ENTRADA NA BARRA DE LISBOA

Levantamento dos Fortes e Baterias ao longo da linha de costa para melhor enquadrar o Forte de Santo António, objecto de estudo do trabalho. Esta análise apresenta-se por ordem de localização, desde o ponto mais a ocidente até ao mais oriente e margem sul, contextualizando assim a defesa na entrada de Lisboa por via marítima.

1. FORTE DO GUINCHO
 2. BATERIA DA GALÉ
 3. BATERIA ALTA
 4. BATERIA DA CRISMINA
 5. FORTE DE S: BRAZ DE SANXETE/FAROL DO CABO RASO
 6. FORTE S: JORGE DOS OITAVOS
 7. FORTE NOSSA SRA DA GUIA
 8. FORTE NOVO (ruínas)
 9. FORTE E FAROL DE SANTA MARTA
 10. FORTE DA CIDADELA/FORTALEZA NOSSA SRA DA LUZ
 11. FORTE DE SANTA CATARINA (actual Casa Seixas/Porto Capitania Cascais)
 12. FORTE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO (desaparecido, actual Palácio Palmela)
 13. FORTE S: ROQUE (desaparecido, actual linha férrea e Casa S. Roque)
 14. FORTE STO ANTONIO DO ESTORIL (desaparecido, actual Tamariz)
 15. FORTE SANTA CRUZ D'ASSUBIDA (desaparecido, actual Chalet Barros)
 16. FORTE S. PEDRO (ou S. Teodósio da Cadaveira / Forte Velho)
 17. FORTE S. JOÃO DA CADAVEIRA
 18. FORTE STO ANTÓNIO DA BARRA
 19. FORTE JUNQUEIRO (ou de S. Domingos de Rana)
 20. FORTE S: JULIAO DA BARRA
 21. FORTE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS
 22. FORTE S: JOÃO DAS MAIAS
 23. FORTE NOSSA SENHORA DE PORTO SALVO (Giribita)
 24. FORTE S. BRUNO (Caxias)
 25. FORTE DO BUGIO (da Cabeça Seca/Fortaleza S. Lourenço)
 26. TORRE DE BELÉM (Torre de S. Vicente)
- Margem Sul:
27. FORTE S. SEBASTIÃO DA CAPARICA (Fortaleza da Torre Velha/Torre de S. Sebastião/Lazareto)
 28. BATERIA DA RAPOSA
 29. FORTE NOSSA SRA DA SAUDE DA TRAFARIA

1. FORTE DO GUINCHO

(também denominado como Forte das Velas)

Época de Construção: foi edificado cerca de 1642, integrando o conjunto das fortalezas que formavam uma cintura defensiva na costa de Cascais, construídas por ordem de D. António Luís de Meneses, governador da praça daquela vila na época pós-Restauração (em DGPC, Base de Dados).

Estado de Conservação: Apesar de estar em avançado estado de degradação, mantém praticamente intacta a sua traça original.

Utilização Actual: Nos últimos anos foi realizado um protocolo de cedência deste espaço à Câmara Municipal de Cascais estando prevista a sua reabilitação; encontra-se em estudo projecto para a sua requalificação e aproveitamento como centro de interpretação do Parque Natural de Sintra-Cascais.

Protecção: classificado como Imóvel de Interesse Público através do Decreto nº 129 de 29 de Setembro de 1977

Descrição: Como a maior parte das fortificações entre Cascais e Lisboa, o forte do Guincho nunca participou em nenhuma operação defensiva funcionando apenas como um elemento dissuasor; A fortaleza desenvolve-se em planimetria rectangular, dividindo-se em dois espaços distintos, o menor do lado da terra, que correspondia aos alojamentos dispostos em torno de um pátio, e outro maior, a plataforma da bateria, que inicialmente albergava sete peças de artilharia.

Localização: entre a praia do Guincho e a do Abano.



2. BATERIA DA GALÉ

Época de Construção: 1762 – fim do séc. XVIII durante o reinado de D. José I, devido à guerra com Espanha, (Conde de Lippe), juntamente com a Bateria Alta e a da Crismina.

Estado de Conservação: a ruína da bateria foi arrasada e deu lugar à actual Estalagem do Muxacho

Utilização Actual: Comercial e turística – Estalagem do Muxacho (Hotel de quatro estrelas)

Protecção: ---

Descrição: em conjunto com o forte do Guincho, protegia a praia

Localização: Praia do Guincho.



3. BATERIA ALTA

(Ao Norte da Praia da Água Doce / Hotel do Guincho)

Época de Construção: 1762 – fim do séc. XVIII durante o reinado de D. José I, devido à guerra com Espanha, (Conde de Lippe), juntamente com a Bateria da Crismina e a da Galé

Estado de Conservação: a ruína foi arrasada e deu lugar ao Hotel do Guincho

Utilização Actual: Comercial e turística: deu origem a um hotel privado - Hotel do Guincho, hotel de cinco estrelas com um prestigiado restaurante, distinguido com uma estrela *Michelin*.

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.^a série, n.º 226 de 29 setembro 1977 / Incluído na Área Protegida de Sintra – Cascais

Descrição: erigida entre a Bateria da Crismina e a da Galé, interagia com ambas, impedindo o acesso à pequena enseada que lhe está perto. Possuía inicialmente um parapeito de traçado angular, de três faces com dimensões aproximadas, rasgado por sete canhoneiras, com plataforma para a artilharia lajeada, ficando na retaguarda os aquartelamentos e o paiol em "pedra seca" e cobertas em telha vã.

Localização: os vestígios das muralhas situam-se entre o mar e o lado poente do Hotel do Guincho.



4. BATERIA DA CRISMINA

Época de Construção: 1762 – fim do séc. XVIII durante o reinado de D. José I, devido à guerra com Espanha, (Conde de Lippe), juntamente com a Bateria Alta e a da Galé

Estado de Conservação: muito arruinada (única das três Baterias do Guincho que se mantém de pé)

Utilização Actual: serão restauradas as muralhas e construído um restaurante de características minimalistas no interior do recinto. Projecto aprovado pela CMC, Parque Natural e Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico. (António Capucho em Génese e transformação)

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 95/78, DR, 1.ª série, n.º 210 de 12 setembro 1978 / Incluído na Área Protegida de Sintra - Cascais (v. PT031111050264)

Descrição: Única ruína sobrevivente das três denominadas Baterias do Guincho; A bateria de Crismina protegia a praia e o surgidouro que se desenvolve nas suas proximidades e cruzava fogo com o Forte de São Brás de Sanxete. A construção consiste num recinto murado, de planta hexagonal irregular, e apresenta-se destituída de cobertura. A edificação oferece 3 muros à linha de costa, extremamente arruinados, terão alojado as 3 peças de artilharia que dotavam esta bateria, acompanhados por pavimento lageado a calcário (Fortificações Marítimas).

Localização: A Sul da praia da Água Doce, Estrada do Guincho.



5. FORTE DE S. BRAZ DE SANXETE / FAROL DO CABO RASO

Época de Construção: 1693 - data da primeira planta do forte

Estado de Conservação: Mantido pela utilização actual

Utilização Actual: Comunicações - farol

Protecção: Este imóvel, na área de influência do Parque Natural de Sintra-Cascais, encontra-se em fase de estudo de classificação, aguardando o Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR) instruções por parte da *Câmara Municipal de Cascais*.

Descrição: tinha planta quadrangular, com bateria virada ao mar tendo nas suas três faces parapeito à barla, e o quartel virado a terra, composto por três compartimentos abobadados: os laterais ocupados pelos alojamentos, casa da palamenta e paiol, este tipo nicho escavado na espessura da caixa murária; ao centro da cortina virada a terra, rasgava-se o portal de entrada que acedia ao compartimento central, onde existia cisterna e se localizava a escadaria de acesso à bateria; Cruzava fogos com o Forte de Crismina, na defesa da praia do Guincho, vasto areal onde embarcações inimigas facilmente poderiam desembarcar tropas.

Localização: Cabo Raso, Estrada do Guincho.



6. FORTE S. JORGE DOS OITAVOS

Época de Construção: Construído no reinado de D. João IV entre 1642 e 1648

Estado de Conservação: BOM

Utilização Actual: espaço museológico afecto à Câmara Municipal de Cascais; Em Dezembro de 2000 foi restaurado pela autarquia com projecto do arquitecto Henrique Albino e abriu ao público, foi consideravelmente melhorado recentemente.

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 735/74, DG, 1.ª série, n.º 297 de 21 dezembro 1974 / Incluído na Área Protegida de Sintra - Cascais

Descrição: Comparativamente a outras estruturas militares da época, S. Jorge de Oitavos apresenta algumas diferenças importantes, quer na dimensão, bastante maior, quer na própria organização do espaço. A estrutura inicial do forte e as suas dimensões afastam-se da tipologia adotada para maioria dos pequenos fortes costeiros da época da Restauração, conforme revela a sua planta de 1693, atribuída a Mateus do Couto, o que pode indiciar o desempenho de um papel bastante importante ou coordenador na defesa da zona; Desde que abriu enquanto espaço museu que se tem tornado referência para muitas crianças das escolas locais e também dos turistas pela musealização, relação do mar e momentos da História portuguesa

Localização: Ponta de Oitavos; EN. 247 (fronteiro à duna grande de Oitavos, entre o promontório da Guia e o Cabo Raso).



7. FORTE NOSSA SRª DA GUIA

(actual Laboratório de Biologia Marítima)

Época de Construção: 1642 – 1646 (no âmbito do programa pós Restauração)

Estado de Conservação: profundamente alterado pela utilização actual

Utilização Actual: sediado um Laboratório de Biologia Marítima pertencente à Faculdade de Ciências de Lisboa.

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977 / Incluído na Área Protegida de Sintra - Cascais

Descrição: este forte possuía uma cortina de atiradores que se desenvolvia para ocidente, acompanhando os contornos do terreno e da qual ainda hoje subsistem vestígios; construído com pequenas dimensões, planta rectangular com uma bateria voltada ao mar e os alojamentos virados a terra, interiormente abobadados e encimados por terraço, formando plataforma com parapeito

Localização: EN 247, entre o Farol da Guia e a Lage do Ramil, junto à Ermida seiscentista de Nossa Srª da Guia.



8. FORTE NOVO

ou Bateria Nova do Governador (ruínas)

Época de Construção: Séc. XIX, início da construção em 1833

Estado de Conservação: Ruínas

Utilização Actual: Cultural e recreativa: marco histórico-cultural

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977 / Incluído na Área Protegida de Sintra - Cascais

Descrição: Foi o mais moderno das antigas fortificações da Praça de Cascais e tinha uma planta muito idêntica às das Baterias da Praia do Guincho, Galé, Alta e Cresmina.

Localização: Avenida Humberto II de Itália, Implantado num maciço rochoso à borda d'água, em frente à Pedra da Nau, entre Santa Marta e a Boca do Inferno.



(em Fortificações DGEM)

9. FORTE E FAROL DE SANTA MARTA

Época de Construção: Após a restauração; 1663 - data da primeira planta representando o forte, elaborada pelo arquitecto Mateus do Couto.

Estado de Conservação: BOM; Apesar das obras de adaptação à nova função, o traçado e os volumes do forte não foram substancialmente alterados.

Utilização Actual: Farol; Cultural e Museu; Farol-Museu de Santa Marta – primeiro Museu de Faróis do País.

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977 (Forte) / Incluído na Área Protegida de Sintra - Cascais

Descrição: Esta fortificação completava a função defensiva da Cidadela; Apresenta planta poligonal irregular, de pequenas dimensões, composta por plataforma retangular, tipo bateria, sobrelevada e virada ao mar, de paramentos apurados, rematados por parapeito com merlões e canhoneira. Perdida a sua função militar em meados do século XIX, recebe no topo leste da bateria, uma torre quadrangular de oito metros onde é instalado um farol. Actualmente, e apesar de o farol continuar em serviço, este espaço foi integralmente remodelado pelo arquitecto Francisco Aires de Mateus para aqui funcionar o primeiro Museu de Faróis do país. Com um percurso museológico concebido pelo historiador Joaquim Boiça, o novo museu é uma das apostas culturais mais interessantes do município. Inaugurado a 27 Julho de 2007, rapidamente se tornou o museu mais visitado do Concelho.

Localização: Avenida Humberto II de Itália, Rua do Forte de Santa Marta, na margem direita da foz da ribeira dos Mochos.



10. FORTE DA CIDADELA / FORTALEZA NOSSA SRª DA LUZ

Época de Construção: em 1488 o Rei D. João II manda fazer a torre de Cascais "com sua cava, com tanta e tão grossa artilharia que defendia o porto"; A atual estrutura foi iniciada em 1594, quando a torre quatrocentista foi envolvida por três baluartes, reinaugurada sob a invocação de Nossa Senhora da Luz.

Estado de Conservação: Mantido

Utilização Actual: Militar e Residência de Verão do Presidente da República;
Cultural e recreativa: marco histórico-cultural

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977 / Incluído na Área Protegida de Sintra - Cascais

Descrição: adaptado ao declive acentuado do terreno. Ergue-se junto à costa, à entrada da Barra do Tejo, na margem direita da sua foz; Fortificação de traçado abaluartado, irregular, de planta triangular, composta por três baluartes, um a noroeste, virado a terra, com flancos curtos e faces bastante agudas e prolongadas, com ângulo flanqueado tipo quilha, e dois baluartes poligonais virados ao mar, desiguais, com orelhões, interligados por cortinas de traçado plano.

Localização: Cascais; Passeio Dona Maria Pia; a Sul da fortaleza foi construída a Marina de Cascais.



11. FORTE DE SANTA CATARINA

(actual Casa Seixas / Capitania Porto Cascais / Messe da Marinha)

Época de Construção: dos primeiros a ser construídos pelo Governador da Praça de Cascais

Estado de Conservação: Bom

Utilização Actual: sede da Capitania do Porto de Cascais; Messe da Marinha

Protecção: Incluído na Zona de Protecção das Bases da muralha que interliga os dois baluartes da praia da Ribeira / Muralha do cavaleiro e Baluarte da Foz

Descrição: os fortes de Cascais (Nossa Srª Da Luz, Sta Catarina e Nossa Srª da Conceição) estavam ligados por cortinas de atiradores

Localização: Cascais, junto à Foz da Ribeira das Vinhas, Baluarte da Foz



Vestígios do antigo forte de Santa Catarina. Neste local seria construída a casa Seixas (em DG17_ObraCompleta_Fortificações Maritimas)



Palacete Seixas, construído no início do Séc. XX sobre as muralhas do Forte de Sta Catarina (em documentos da Marinha Portuguesa)

12. FORTE NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO

(desaparecido, actual Palácio Palmela)

Época de Construção: Séc. XVII, 1640 - 1648

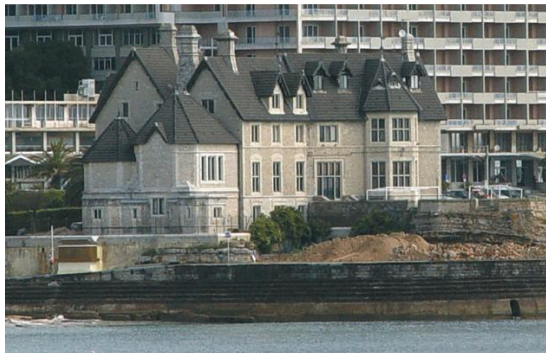
Estado de Conservação: bom pela utilização actual

Utilização Actual: Cultural e recreativa: marco histórico-cultural

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977 *1 / ZEP, Portaria n.º 740-S /2012, DR, 2.ª série, n.º 248 de 24 dezembro 2012 *2

Descrição: O posicionamento do Forte dos Inocentes ou de Nossa Senhora da Conceição permitia-lhe cobrir com fogo de artilharia as praias adjacentes, especialmente a de Nossa Senhora da Conceição; A designação do Forte adveio-lhe da ermida de Nossa Senhora da Conceição dos Inocentes, construída nas proximidades; O antigo forte erguia-se sobre num esporão rochoso no arco desenhado pela baía de Cascais, sob o actual Palácio dos Duques de Palmela

Localização: Entre a Praia da Conceição e os Almagreiros; Paredão de Cascais, Praia da Duquesa



Palácio dos Duques de palmela ou Casa Palmela

Na segunda imagem vemos o parapeito que parece coincidir parcialmente com o bastião ou bateria do antigo forte de Nossa Senhora da Conceição (em portal dos Monumentos, SIPA)

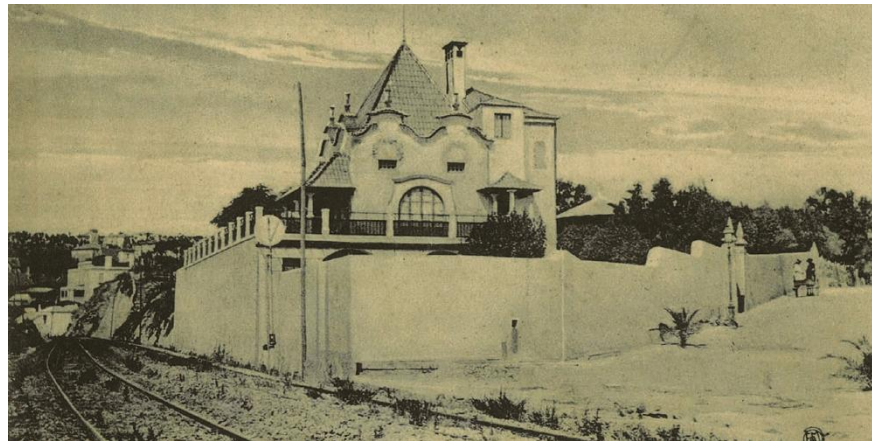
13. FORTE S. ROQUE

(desaparecido, actual linha férrea e Casa S. Roque)

Época de Construção: Época da Restauração, a funcionar em 1646

Estado de Conservação: destruído pela construção da linha de caminho-de-ferro (1889)

Descrição: Na ponta oeste dos três fortes construídos na zona do Estoril (Costa de Sto António) para defesa da Costa de Cascais, o Forte de S. Roque ficava mais ou menos a meio do arco da enseada. Estes três fortes, cujas estruturas eram relativamente simples, estavam ligados, a partir do século XVIII, por cortinas de atiradores e trincheiras que cobriam toda a enseada e se estendiam para o lado de Cascais até ao forte de N. S^a da Conceição.



Casa de S. Roque no início do Séc. XX (em DG17 fortificações Marítimas)

14. FORTE STº ANTÓNIO DO ESTORIL

(desaparecido, actual Tamariz)

Época de Construção: Época da Restauração, a funcionar em 1646

Estado de Conservação: Desaparecido

Utilização Actual: Turismo

Protecção: ---

Descrição: Um dos três fortes construídos na zona do Estoril (Costa de Stº António) para defesa da Costa de Cascais. Estes três fortes, cujas estruturas eram relativamente simples, estavam ligados, a partir do século XVIII, por cortinas de atiradores e trincheiras que cobriam toda a enseada e se estendiam para o lado de Cascais até ao forte de N. Sª da Conceição. O seu desaparecimento ficou a dever-se à construção do Palacete Ernesto Schröter, mais tarde casa de chá O Tamariz e símbolo do Estoril.

Localização: Tamariz, Estoril



Palacete Ernesto Schröter, no princípio do Século XX

15. FORTE SANTA CRUZ D'ASSUBIDA

(ou Forte da Cruz de Santo António da Subida: desaparecido, actual Chalet Barros)

Época de Construção: Época da Restauração, entre 1642 e 1646 - provável construção do forte de Santo António da Assubida sobre uma pequena elevação rochosa situada no extremo Este da praia do Estoril, a funcionar em 1646

Estado de Conservação: desaparecido como Forte

Utilização Actual: Residencial, Palacete (começou por construção de pequeno castelo estilo medieval e posteriormente palacete)

Protecção: Em estudo / Parcialmente incluído na Zona de Protecção das Cocheiras de Santos Jorge

Descrição: Um dos três fortes construídos na zona do Estoril (Costa de Stº António) para defesa da Costa de Cascais. Estes três fortes, cujas estruturas eram relativamente simples, estavam ligados, a partir do século XVIII, por cortinas de atiradores e trincheiras que cobriam toda a enseada e se estendiam para o lado de Cascais até ao forte de N. Sª da Conceição. O antigo Forte de Santo António da Assubida defendia a enseada arenosa do Estoril, em conjunto com os fortes de São Roque e de Santo António do Estoril, cruzando ainda fogo com os fortes situados na baía de Cascais.

Localização: Estoril, Rua de Olivença, junto à praia do Tamariz



Palacete / Chalet Barros (em Monumentos, DGPC, SIPA)

16. FORTE S. PEDRO da Cadaveira

(ou Forte S. Teodósio da Cadaveira / Forte Velho)

Época de Construção: Pós Restauração, início da construção em 1642

Estado de Conservação: Forte actualmente em abandono e eminente estado de ruína; prevista reabilitação pela Câmara Municipal de Cascais

Utilização Actual: Cultural e recreativa: discoteca; Designação de Forte Velho dada pela casa de chá dos anos 50 / 60, posteriormente a primeira discoteca portuguesa

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977

Descrição: Projectado pelo Arquitecto Mateus do Couto, segundo formas adoptadas para as pequenas fortificações construídas após a Restauração, forte de planta quadrangular, com bateria voltada à praia e no lado oposto aquartelamentos e paióis, interiormente abobadados. Com organização espacial semelhante, embora um pouco maior, à do Forte de S. João (considerados gémeos); Segundo a lápide que encima os dois portais, estes dois fortes foram iniciados no dia 5 de Abril de 1642 e tinham como função impedir qualquer desembarque na praia.

Localização: a enquadrar a Praia de S. João do Estoril, Praia da Poça, do lado direito quem olha para o mar, na margem direita da Ribeira da Cadaveira, a poente do Vale da Poça



17. FORTE S. JOÃO DA CADAVEIRA

Época de Construção: Pós Restauração, início da construção em 1642, terminado em 1643

Estado de Conservação: Forte actualmente em abandono e com marcas de uso impróprio de monumento; prevista reabilitação pela Câmara Municipal de Cascais

Utilização Actual: Devoluto (Teve uso pela Guarda Nacional Republicana, posto da Guarda Fiscal, cedido à Câmara Municipal de Cascais em 2003)

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977

Descrição: Forte seguindo o esquema das fortificações da costa de Cascais construídas na época, tendo planta quadrada, segmentada em dois espaços rectangulares, contíguos e de dimensões aproximadas: a bateria virada ao mar, rasante e com parapeito à barla, e os alojamentos na retaguarda, compostos por três dependências abobadadas, os laterais ocupados pelo paiol e casa da palamenta (à esquerda) e os quartéis (à direita); Com organização espacial semelhante, embora um pouco menor, à do Forte de S. Pedro (considerados gémeos); Segundo a lápide que encima os dois portais, estes dois fortes foram iniciados no dia 5 de Abril de 1642 e tinham como função impedir qualquer desembarque na praia.

Localização: a enquadrar a Praia de S. João do Estoril, Praia da Poça, do lado esquerdo quem olha para o mar, na margem esquerda da Ribeira da Cadaveira, a nascente do Vale da Poça.



18. FORTE SANTO ANTÓNIO DA BARRA

(ou Forte Salazar)

Época de Construção: Ignora-se a época em que foi construído, depreendendo-se que já existia no Reinado dos três Filipes de Castela, com referencias em 1590.

Estado de Conservação: abandonado e extremamente vandalizado

Utilização Actual: Fora de uso, após ter tido utilização residencial e recreativa do Ministério da Defesa: Colónia de Férias do Instituto feminino de Odivelas e residência de Férias do Presidente do Conselho no Estado Novo

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 129/77, DR, 1.ª série, n.º 226 de 29 setembro 1977

Descrição: Forte costeiro quinhentista para defesa marítima integrado no programa Filipino de fortificação da barra do Tejo com o contributo de engenheiros militares italianos; constituiu o mais importante ponto intermédio da defesa costeira entre a Fortaleza de São Julião da Barra e a Fortaleza de Nossa Senhora da Luz; este forte marca o início da Baía de Cascais. Fortificação abaluartada de planta quadrangular, composta por dois baluartes virados a terra (NO. e NE.) e por dois meios baluartes virados para o mar (SO. e SE.).

Localização: S. João do Estoril, entre a zona costeira rochosa e a zona arborizada da Avenida Marginal



19. FORTE JUNQUEIRO

(ou S. Domingos de Rana)

Época de Construção: Após a Restauração, fundado em 1645; de grande importância estratégica e ampliado no Séc. XVIII, durante as Invasões Francesas

Estado de Conservação: por reabilitar na futura utilização

Utilização Actual: foi Sanatório no último século e cessou recentemente a actividade como Hospital ortopédico Dr. José de Almeida; previsto na Camara de Cascais passar em breve a Centro de Saúde

Protecção: ---

Descrição: Construído na ponta ocidental da enseada de Carcavelos, foi uma das estruturas militares preconizadas para a defesa desta costa, após a Restauração. Procurava colmatar as dificuldades de defesa do lado poente da Praia de Carcavelos, cruzando fogo com o Forte de S. Julião da Barra. De modesta dimensão, com um corpo rectangular para alojamentos das tropas e uma bateria.

Localização: Rua de Luanda, Carcavelos



Unidade de Saúde sobre antiga fortificação

20. FORTE S. JULIÃO DA BARRA

Época de Construção: Séc. XVI – em 1553 a construção é iniciada em dia de São Julião, reinado de D. João III;

Estado de Conservação: Bom

Utilização Actual: Residência unifamiliar: Residência oficial do ministro da Defesa Nacional e Comunicações: Farol

Protecção: Categoria: IIP - Imóvel de Interesse Público, Decreto n.º 41 191, DG, 1.ª série, n.º 162 de 18 julho 1957 *1

Descrição: O Forte de São Julião da Barra constitui o maior e mais completo complexo militar de defesa no estilo Vauban remanescente em Portugal. Considerada no passado como o Escudo do Reino, maior fortificação marítima no país. Tinha originalmente, em conjunto com o Forte de São Lourenço do Bugio, com quem cooperava, a função de controle da entrada e saída das embarcações na barra do Tejo e o acesso ao porto de Lisboa. De planta quase pentagonal, protegido por terra por 2 fossos e porta levadiça (primitivamente). Uma das primeiras fortificações abaluartadas existentes em Portugal

Localização: sobre um maciço rochoso, na margem direita do Rio Tejo, junto à sua foz, estende-se ao longo da praia da Torre até à praia de Carcavelos, em São Julião da Barra, na ponta de São Gião, extremo oeste de Oeiras



21. FORTE NOSSA SENHORA DAS MERCÊS

(ou Forte de Catalazete)

Época de Construção: Séc. XVIII, 1762

Estado de Conservação: bom no uso actual

Utilização Actual: Associação Portuguesa de Pousadas da Juventude

Protecção: Inexistente

Descrição: Pequeno forte de defesa; manteve-se artilhado e quase sempre guarnecido, mesmo após a Guerra Peninsular. De planta pentagonal irregular, o edifício apresenta volumetria escalonada sendo a cobertura efectuada por terraço.

Localização: EN 6, Avenida Marginal, Catalazete.



Forte de Catalazete, Vista do Rio (em Monumentos, DGPC, SIPA)

22. FORTE S. JOÃO DAS MAIAS

Época de Construção: Pós Restauração, Reinado D. João IV, A porta de entrada tem as armas reais e uma inscrição alusiva à sua construção: "Álvaro de Sousa o fez em 1644"

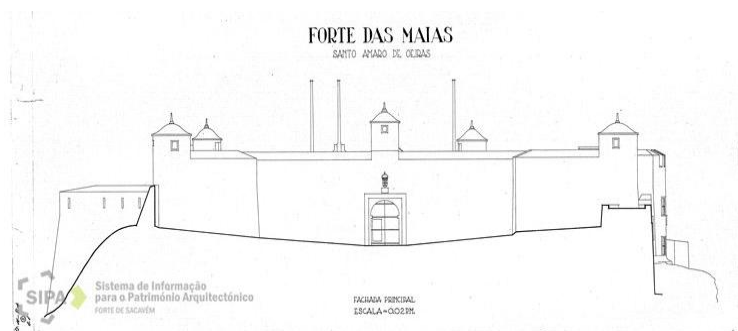
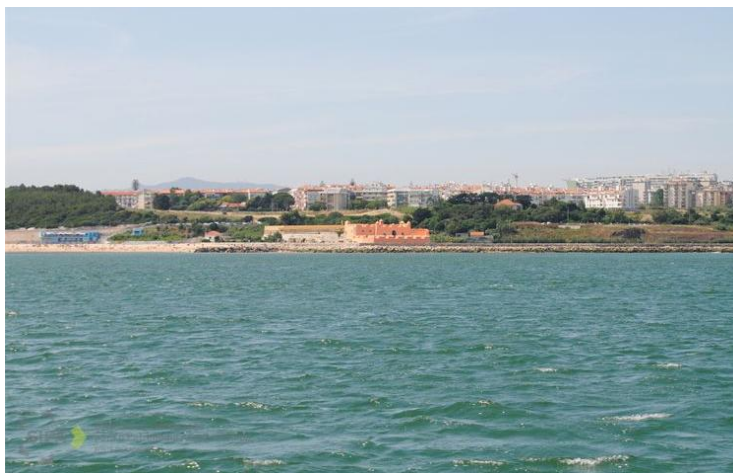
Estado de Conservação: Bom pelo novo uso

Utilização Actual: Serviços Sociais das Forças Armadas (colónia de férias)

Protecção: Inexistente

Descrição: Forte costeiro, de alvenaria, de pequena dimensão, abaluartada com merlões e casa forte, coberta por um eirado, que servia de alojamento à guarnição; Planta composta por pentágono irregular e trapézio, volumetria escalonada - marcada pela presença de guaritas de corpo cilíndrico ou paralelepípedo e cobertura em cupulim, cobertura efectuada em terraço; Capela com silhar de azulejos do séc. XVIII

Localização: EN 6, avenida Marginal, Implantado no extremo Este da enseada da Praia de Santo Amaro de Oeiras



Forte das Maías. Vista de Rio e Alçado. (em Monumentos, DGPC, SIPA)

23. FORTE NOSSA SENHORA DE PORTO SALVO

(ou Forte da Giribita)

Época de Construção: Pós Restauração, Reinado D. João IV, sobre a entrada principal uma pedra com as armas reais e uma inscrição relativa à sua construção: 1649

Estado de Conservação: Bom pelo actual uso

Utilização Actual: Política e administrativa: política e administração central; Marinha, Ministério da Defesa

Protecção: Em estudo

Descrição: De planta pentagonal irregular composta pela justaposição de corpo quadrado adossado a estrutura em forma de pentágono (definida por muros), dispostos em planos altimétricos diferenciados, o edifício apresenta volumetria escalonada sendo a cobertura efectuada por terraço

Localização: Avenida Marginal, junto ao rio Tejo, em Paço de Arcos (Ponta rochosa entre Paço de Arcos e Caxias)



Forte da Giribita (em Monumentos, DGPC, SIPA)

24. FORTE S. BRUNO

(ou Caxias)

Época de Construção: mandada edificar por D. João IV em 1647

Estado de Conservação: recuperado entre 2000 e 2003

Utilização Actual: Cultural e recreativa: associação cultural e recreativa; cedência da câmara Municipal de Oeiras à Associação dos Amigos dos Castelos

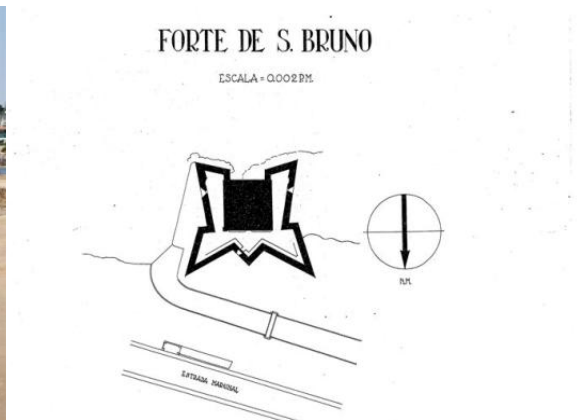
Protecção: imóvel de Interesse Público (dec. n.º 95, de 12/09/1978)

Descrição: Forte costeiro seiscentista integrado na primeira linha de defesa marítima entre o Cabo da Roca e a Torre de Belém, desenvolvida no contexto da Restauração para protecção da barra do Tejo. Fortificação abaluartada de planta poligonal simétrica, apresentando cinco vértices ou ângulos flanqueados revestidos a cantaria, contrastando com os paramentos em talude rebocados e com os vértices ou ângulos flanqueados revestidos a cantaria rusticada.

Localização: situado sobre maciço rochoso em orla marítima na confluência da ribeira de Barcarena com o rio Tejo, encontra-se ladeado por áreas de praia; pelo lado de terra confronta directamente com a Avenida Marginal e a Estação Ferroviária de Caxias.



Forte de S. Bruno (em Monumentos, DGPC, SIPA)



25. FORTE DO BUGIO

(Torre de São Lourenço / Torre do Bugio / Fortaleza de São Lourenço da Cabeça Seca / Farol do Bugio)

Época de Construção: As obras desta original fortaleza circular foram iniciadas no século XVI, sob a direcção de Frei Vicêncio Casale. Os trabalhos de construção da fortaleza prosseguiram durante a Restauração. O primeiro farol foi instalado no século XVIII.

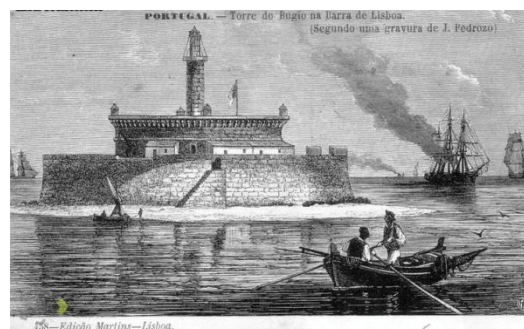
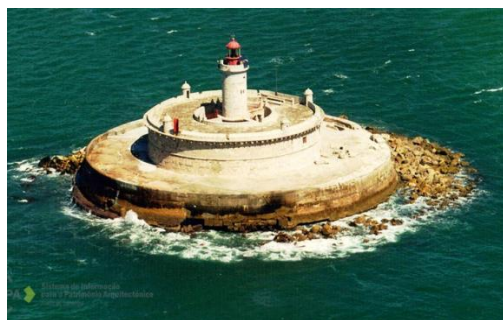
Estado de Conservação: razoável

Utilização Actual: Comunicações: Farol; Ministério da Defesa Nacional - Marinha

Protecção: Imóvel de Interesse Público (Dec. n.º 41.191 de 18/07/1957)

Descrição: Forte formado por torre circular, com alçado de 2 pisos separados por moldura e rasgado por poucas aberturas, muralha também circular, mais baixa, com alambor, e tendo no espaço entre ambas algumas obras defensivas. Constitui um excelente exemplo de fortaleza renascentista de planta redonda, tendo sido projectada por um arquitecto italiano em Portugal e, segundo Rafael Moreira, inspirada no Castel Sant'Angelo de Roma. Integra capela com retábulo-mor em embrechados de mármore e paredes e tectos forrados a madeira.

Localização: Implantado sobre uma restinga de areia denominada Cabeça Seca que se cobre na praia-mar, à entrada da barra do Tejo e frente a Santo Amaro, em frente ao Forte de São Julião da Barra



Forte do Bugio (em Monumentos, DGPC, SIPA)

26. TORRE DE BELÉM

(ou Torre de S. Vicente de Belém ou Baluarte de S. Vicente)

Época de Construção: ideia inicial do rei D. João II; projecto e construção no Reinado de D. Manuel, com início em 1513

Estado de Conservação: Bom

Utilização Actual: Cultural e recreativa - monumento

Protecção: Categoria: MN - Monumento Nacional, Decreto de 10-01-1907, DG n.º 14 de 17 janeiro 1907, Decreto de 16-06-1910, DG, 1.ª série, n.º 136 de 23 junho 1910 / ZEP, Portaria n.º 44/92, DR, 2.ª série, n.º 36 de 12 fevereiro 1992 / Património Mundial - UNESCO, 1983

Descrição: Planta composta por torre quadrangular e baluarte de forma hexagonal irregular, de flancos alongados, que se projecta para S em direcção ao meio do rio. Volumes articulados com torre verticalista e baluarte de massa horizontal. Coberturas exteriores em terraço. Construção sobre um afloramento basáltico denominado "complexo Lisboa – Mafra". Liga-se a terra por uma ponte sobre lençol de água retido por um dique semi-circular com amplos degraus.

Localização: Implanta-se, isolado, no leito do rio Tejo, junto à margem direita, entre a Doca do Bom Sucesso e Pedrouços, acesso pela Av. Brasília



(em Monumentos, DGPC, SIPA)

27. FORTE S. SEBASTIÃO DA CAPARICA

(ou Fortaleza da Torre Velha / Torre de S. Sebastião / LAZARETO / Baluarte de Caparica ou Torre Velha)

Época de Construção: entre 1486-1520; mandada construir por D. João II nos finais do século XV, e reedificada em 1570 por D. Sebastião (por isso designada por torre ou fortaleza de S. Sebastião da Caparica)

Estado de Conservação: necessita de restauro (projeto de intervenção em 2013)

Utilização Actual: devoluto e ao abandono

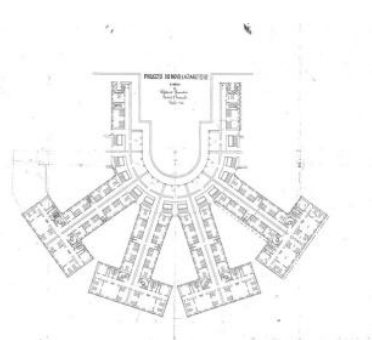
Protecção: Categoria: MN - Monumento Nacional, Decreto nº 11/2012, DR, 1.^a série, n.º 104 de 29 maio 2012 / ZEP, Portaria nº 934/2013, DR, 2.^a série, n.º 252, de 30 dezembro 2013

Descrição: É considerada a mais antiga fortificação portuguesa destinada à defesa marítima. Foi a percursora de uma longa série de fortificações que se ergueram ao longo das duas margens do Rio Tejo desde o séc. XV ao séc. XX. Planta em U, formada por três corpos, sendo dois orientados a Sul, entre os quais fica a esplanada da bateria, junto à arriba; A partir de 1815 parte desta construção passou a ser utilizada como lazareto com o fim de servir de quarentena às pessoas e mercadorias vindas de barco, como forma de prevenção contra epidemias), coexistindo assim com a função militar.

Localização: Lugar de Porto Brandão, num monte, na margem Sul do Rio Tejo, entre duas pequenas enseadas a de Porto Brandão e a da Paulina, ergue-se frente à Torre de Belém.



(em Jornal da Região)



(em Monumentos, DGPC, SIPA)

28. BATERIA DA RAPOSA

Época de Construção: 1893 baterias da Trafaria

Estado de Conservação:

Utilização Actual:

Protecção:

Descrição: Este era o 6º reduto de defesa da costa marítima portuguesa, destinada a proteger a zona compreendida entre a foz do rio Tejo e a foz do rio Sado. O *Regimento de Artilharia de Costa* era a unidade do Exército especializada em defender Lisboa e Setúbal de uma possível invasão naval. Foi criada depois da Segunda Guerra Mundial e desativada já perto do ano 2000

Localização: Fonte da Telha



(em documentos do Exército, Regimento de Artilharia de Costa)

29. FORTE NOSSA SRª DA SAUDE DA TRAFARIA

(Presídio Naval da Trafaria/Capela de Nossa Senhora da Saúde)

Época de Construção: fortificação marítima erigida sob o reinado de Pedro II de Portugal, em meados de 1683, para complemento da defesa da capital, na margem sul da barra do rio Tejo

Estado de Conservação: estado de deterioração; ermida em ruínas

Utilização Actual: desocupado; abandonado; foi presídio militar da Marinha e do Exército

Protecção: não se encontra em protecção, estando abandonado e em ruína progressiva

Descrição:

Localização: Trafaria, situado junto à frente ribeirinha, na margem S. do rio Tejo, entre a falésia e o ribeiro da Raposeira, próximo do cais de embarque da Estação Fluvial da Trafaria



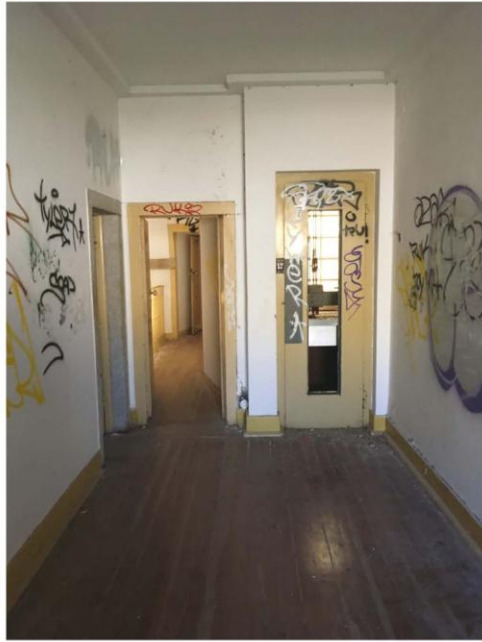
FOTOGRAFIAS DO FORTE DE SANTO ANTÓNIO DA BARRA

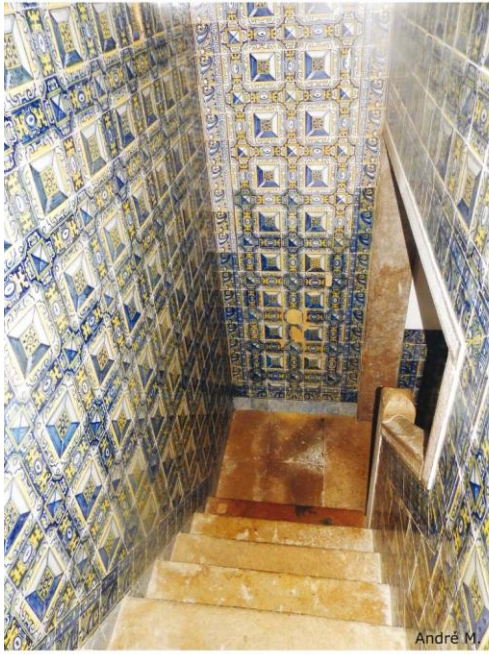
As seguintes imagens evidenciam o estado de degradação em que o Forte se encontra actualmente. Com cerca de um ano de diferença, as fotografias à esquerda datam de Novembro de 2016 e são da autoria de André Mota, as da direita foram tiradas a 16 de Novembro de 2017 pela autora.











ANEXO II. PERTINÊNCIA E ACTUALIDADE DO OBJECTO DE ESTUDO

Artigos de Jornal

Propostas Orçamento Participativo e Estratégia de Futuro para Cascais

ARTIGOS DE JORNAL

Na sequência do desenvolvimento do trabalho e na troca de contactos em benefício do mesmo, surgiu interesse por parte do Jornal Expresso em publicar imagens da autora sobre o Forte ao ter tomado conhecimento do actual estado de degradação. Foi gerada alguma atenção sobre o tema, pelo que se considera pertinente a colocação dos seguintes artigos publicados online e um em publicação impressa, provando também a actualidade do objecto de estudo deste trabalho.



SOCIEDADE

Estado em tribunal por causa do Forte de Santo António

24.01.2018 às 14h39



INÊS COUTO

Deu entrada uma providência cautelar movida contra os ministérios da Defesa, Finanças e Cultura por quatro associações de defesa do património

devido ao estado de degradação do Forte de Santo António em São João do Estoril



RUI CARDOSO

Quatro associações de defesa do património puseram o Estado português em tribunal devido ao estado de degradação em que se encontra o Forte de Santo António do Estoril. Trata-se de uma situação revelada pelo **Expresso** no passado dia 16 de dezembro e que não motivou qualquer reacção por parte das entidades responsáveis.

Conforme nessa altura foi noticiado, tanto os portões como a vedação daquela fortaleza marítima permitem a livre entrada no monumento que tem estado sujeito nos últimos dois anos aos mais diversos actos de vandalismo desde pinturas a roubo de azulejos.

A providência cautelar, redigida pelo advogado José Manuel Sardinha deu esta quarta-feira, 24 de janeiro, entrada nos tribunais. Pretende obrigar os ministérios da Defesa, das Finanças e da Cultura a repor a vedação e vigilância do monumento, bem como a proceder à limpeza e salvaguarda dos azulejos e outro património que ainda possa ser salvo.

São promotores da ação a Associação Portuguesa dos Amigos dos Castelos, a Associação Cultural de Cascais, a Associação Portuguesa de Casas Antigas e o Fórum Património.

O Forte de Santo António fazia parte das defesas costeiras da Barra do Tejo erguidas durante a dinastia filipina e reforçadas após a Restauração. Foi também residência de verão de Oliveira Salazar que aqui teve um acidente com uma cadeira de que resultaria a degradação irremediável da sua saúde e o seu afastamento do poder em 1968.





CULTURA

Vandalizado forte que assistiu à queda de Salazar

03.12.2017 às 19h22



INÊS COUTO

O Forte de Santo António da Barra está abandonado desde 2015. Enquanto espera que o Governo transfira a sua propriedade para a Câmara de Cascais tem sido alvo de vandalismo. As fotos são impressionantes



A abertura na rede de arame permite facilmente que uma pessoa adulta passe por ali. Fica mesmo ao lado do portão principal. Dando a volta ao terreno, chega-se a novo buraco, desta feita menos visível mas a uma altura suficiente para uma criança conseguir saltar o pequeno muro. Lá dentro, as garrafas de cerveja vazias denunciam a presença humana. Que não fica por aí.

A descrição corresponde ao estado em que se encontra a rede de arame que, supostamente, protege e isola o Forte de Santo António da Barra, em São João do Estoril – num acantilado junto ao mar. Quem passa pela Marginal, rumo a Cascais, vê-o ao longe, recortado contra o céu azul, aparentemente imponente. Se o nome não lhe diz nada, nós explicamos: este é o forte em que Salazar costumava passar férias e onde, calculando mal a distância, se atirou para uma cadeira de lona, acabando por cair e bater com a cabeça no chão. Não mais viria a recuperar.

O edifício cheio de História – construído no século XVI, durante o reinado de Felipe I, para proteger a costa, e ampliado ou intervencionado em várias ocasiões – foi em 1977, nove anos depois da famosa queda de Salazar, classificado por decreto como imóvel de Interesse Público. Findas as suas funções para defesa da linha de costa, a partir de 1915 foi cedido ao Instituto Feminino de Educação e Trabalho em Odivelas para ser usado como colónia de férias, uma situação que se manteve durante precisamente cem anos, até 2015. Em 2016, uma notícia do “Correio da Manhã” dava conta do estado de degradação em que se encontrava.



INÊS COUTO

Mais de um ano depois, a situação mantém-se. Para além dos buracos nas vedações e das garrafas ali deixadas, no interior e no exterior do edifício, que mantém a capela, o fosso e a cintura de muralhas que originalmente o compunham, são muitos os

grafittis que cobrem as paredes das divisões sujas e degradadas. Os azulejos que antes cobriam as paredes cobrem agora o chão, estilhaçados. As portas estão abertas e destruídas, os vidros partidos. Do edifício imponente de outrora já pouco resta. As fotos a que o Expresso teve acesso mostram o estado a que chegou o monumento. A destruição de um espaço com mais de 400 anos de História é quase total.

CÂMARA ACUSA GOVERNO DE "BLOQUEIO UNILATERAL"

Ao Expresso, a Câmara de Cascais garante que há uma explicação para o estado em que o edifício se encontra: um "bloqueio unilateral do Governo". O município quer ser responsável pelo Forte e "começou a desenhar-se esse caminho" num acordo assinado em 2015 sobre vários assuntos relacionados com Cascais, incluindo as responsabilidades pelo edifício, diz fonte oficial da autarquia. Mas "a concretização da cedência dos direitos de utilização e aceitação foi mantida na gaveta pelo Ministério das Finanças via da Direção Geral do Tesouro e Finanças". "É com profundo pesar que esta formalidade tem impedido que a Câmara Municipal de Cascais assuma a gestão do imóvel", sem conseguir assim "travar a degradação que se agrava todos os dias".



INÊS COUTO



por Carlos Sanches, segundo a mesma fonte, e segundo já estava prevista a “instalação e fruição do imóvel” pelo Estoril Institute for Global Dialogue, que organiza as Conferências do Estoril, assim como “um centro de Investigação e desenvolvimento ligado à Economia de Mar”.

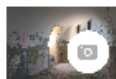
O “impasse” continua “incompreensivelmente por resolver”, explica a autarquia de Cascais, desde novembro de 2015, altura em que o acordo foi assinado. “Foram seguidas todas directrizes da Direção Geral do Tesouro e Finanças mas mesmo assim, passados mais de 2 anos e após esforços mantidos antes e depois dessa data, não se criaram as devidas condições formais para que o auto de cessão fosse assinado”.

O Expresso contactou o Ministério das Finanças, assim como a Direção Geral do Património Cultural, para perceber o que está a impedir o avanço do acordo, mas não foi possível obter resposta em tempo útil.



Relacionados

Relacionados



As 15 fotografias que mostram a destruição do Forte de Santo António da Barra

MAIS ARTIGOS

PATRIMÓNIO

Impasse condena Forte à degradação

Forte onde Salazar passava férias vandalizado. Câmara de Cascais culpa Governo. Finanças em silêncio

MARIANA LIMA CUNHA

A Câmara de Cascais acusa o Governo de estar a deixar “apodrecer a História”. Em causa está o Forte de Santo António da Barra, um Imóvel de Interesse Público (desde 1977), mas cujo interior se encontra degradado e vandalizado. O Ministério das Finanças, que tem a tutela do edifício, permanece silencioso, mesmo depois de ouvir as críticas da autarquia.

O edifício, localizado no Estoril, serviu entre 1915 e 2015 para albergar as alunas do Instituto Feminino de Educação e Trabalho em Odivelas durante as suas colónias de férias. Era também o local onde Oliveira Salazar passava temporadas no verão e onde deu a queda da cadeira que acabaria por o conduzir à morte. Desde que deixou de ser usado, há dois anos, que tem vindo a degradar-se e a ser objeto de vandalismo. Para o presidente da Câmara de Cascais, Carlos Carreiras, é tempo de o Governo tomar uma decisão sobre o acordo que foi celebrado em março desse ano para ceder à autarquia a responsabilidade pelo Forte. “Há dois caminhos: se o Governo não precisa da Câmara de Cascais para recuperar o Forte, que o diga de uma vez por todas, mas que assuma que é uma opção política deixar a História apodrecer; se, por ou-

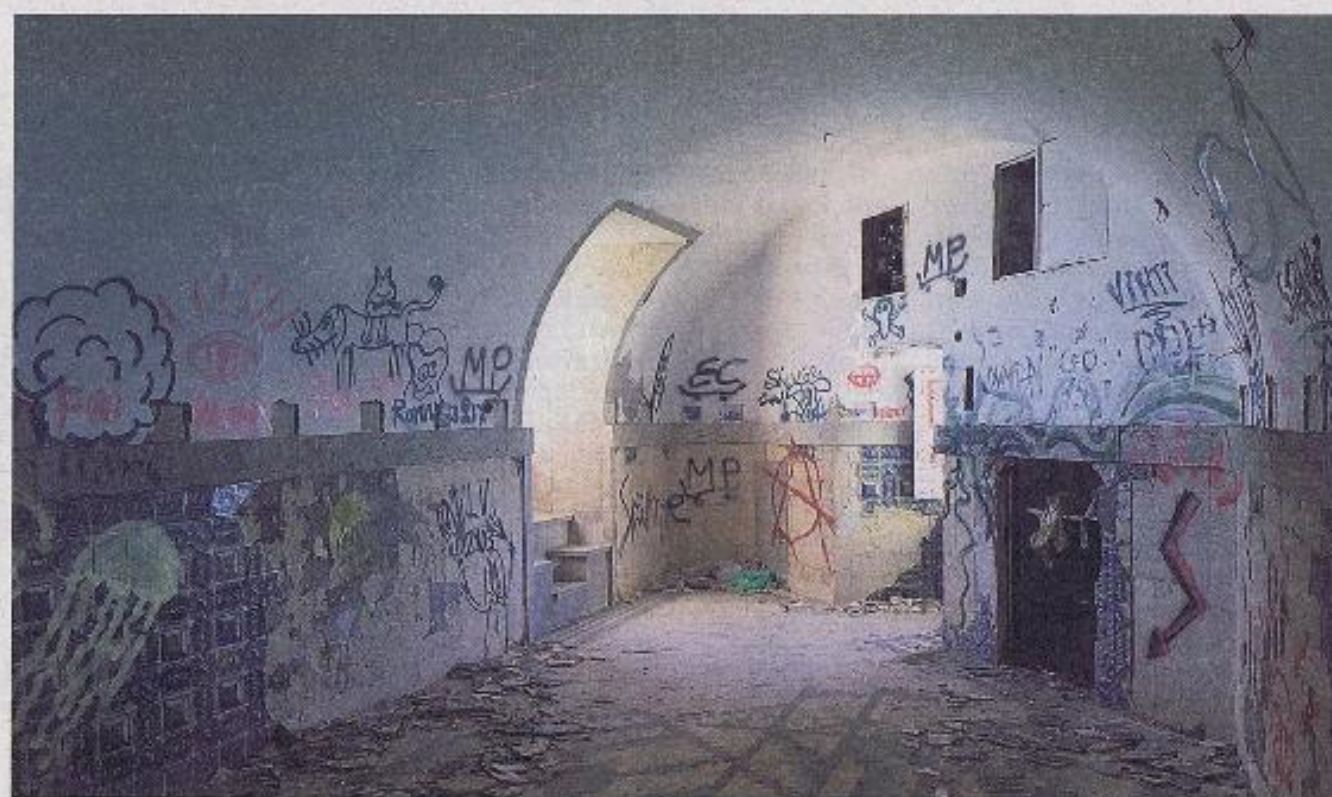
tro lado, entende que a Câmara pode ser parceira para dar uma nova alma àquele património, cá estamos para encontrar soluções”. O Ministério das Finanças, repetidamente contactado pelo Expresso, respondeu com... silêncio.

“Um acordo congelado e um forte abandonado”

Para quem conduz na Avenida Marginal, a caminho ou de regresso de Cascais, o edifício pode passar despercebido. É preciso estacionar no terreno baldio que o rodeia, lutar contra alguns arbustos e chegar ao ponto mais próximo do mar para ver o Forte imponente, de um cinzento contrastante com o azul da água. Os portões estão fechados, mas ao lado há buracos na vedação de arame com altura suficiente para uma pessoa adulta passar. Do outro lado do arame, garrafas de cerveja vazias.

O panorama no interior do Forte de Santo António da Barra — também conhecido por Forte Salazar — é de degradação: paredes cobertas de *graffiti*, azulejos partidos no chão, restos dos móveis que até há dois anos serviam as alunas do Instituto de Odivelas.

Em março desse ano um acordo-quadro entre o anterior Governo e a Câmara de Cascais, a que o Expresso teve acesso, determinava o início de uma série de “iniciativas de



O Forte de Santo António está há dois anos ao abandono. Os resultados estão à vista

cooperação” e “delegação de competências” na autarquia em várias áreas, incluindo a do património. Daí ficou decidido que a responsabilidade pelo Forte passaria a estar a cargo da autarquia. Segundo a mesma fonte, o município já tinha assumido, nesta fase, compromissos “muito claros” que passavam por ficar a seu cargo a avaliação do património, a assunção de todos os encargos com a recuperação e manutenção do mesmo, e a dotação de novas funções para o edifício.

É nessa altura que se começa a registar a degradação do espaço, mas no final de 2017 o impasse continua. A Câmara de Cascais assegura ao Expresso que se há dois anos existia “um acordo para cumprir e um forte para reconstruir”, hoje tem em mãos “um acordo congelado e um forte abandonado”. E não encontra explicação para esse “bloqueio unilateral”: “Sobre esta matéria, do Governo a Câmara só tem tido uma coisa: silêncio”. O Expresso contactou diversas vezes o Ministério das

Finanças, uma vez que o edifício se encontra agora a cargo da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, mas não obteve qualquer resposta.

Forte foi alvo de “limpezas esporádicas”

A autarquia já tem planos para um futuro em que o Forte fique nas suas mãos: a “instalação e fruição do imóvel” pelo Estoril Institute for Global Dialogue, que organiza as conferências do Estoril, assim como “um

centro de Investigação e Desenvolvimento ligado à Economia de Mar”. Mas até agora nada acontece, num exercício de “chicana política”, sustenta Carlos Carreiras.

Enquanto o acordo não avança e o Forte não muda de mãos, o Ministério da Defesa assume que a manutenção do espaço ficou a seu cargo desde que o Forte deixou de estar afeto ao Instituto de Odivelas e garante que se realizaram ali “limpezas esporádicas”, frisando que a direção estabelece as prioridades para manutenção do “património devoluto” tendo em conta o “valor patrimonial” de cada prédio. E reconhece que é a demora do processo de “alienação” do imóvel o culpado pelo prolongamento do período em que o Forte está “devoluto, e por isso mais exposto a fenómenos de degradação”.

A Defesa adianta que para 2018 existirá um saldo de dois milhões de euros para operações de “manutenção, limpeza, conservação e ainda segurança e vigilância”, em informação enviada por escrito. Mas, e dado o estado atual do Forte, conclui que só há uma coisa a fazer, quando se souber finalmente qual o destino que será dado ao espaço. “[O Forte] terá necessariamente de ser alvo de intervenção profunda de obras de construção civil, que corrigirão os problemas de degradação do imóvel”.

mleunha@expresso.impresa.pt

FOTO INÊS COUETO

PROPOSTAS ORÇAMENTO PARTICIPATIVO E ESTRATÉGIAS DE FUTURO PARA CASCAIS



**CASCAIS
PARTICIPA**

Logotipo para o programa
Cascais Participa,
Câmara Municipal de Cascais

O Orçamento Participativo (OP) tem sido um instrumento fundamental no desenvolvimento estratégico de Cascais desde 2011. Com cada vez mais cidadãos sensibilizados para a importância deste programa, na última edição de 2017 surgiram três propostas afectas à área de estudo deste trabalho. Apenas a proposta “*Projecto Gerações Futuras*” – 8 passos para um Parque ainda melhor somou votos suficientes para seguir em frente mas considerou-se importante anexar ao trabalho as três propostas de forma a realçar a pertinência do objecto de estudo.



**MOBI
CASCAIS**

Logotipo para o programa
MobiCascais,
Câmara Municipal de Cascais

Ainda sobre desenvolvimento estratégico de Cascais, tem sido implementado um programa de mobilidade, o MobiCascais, que abrange os vários sistemas de transporte como uma só rede. Este programa abrange a melhoria e a construção de alguns troços de ligação de ciclovias, parte destes trabalhos tem lugar em S. João do Estoril, pelo que se anexa o documento distribuído na divulgação e apresentação do MobiCascais com mapas e informações tidos em conta na realização do trabalho.



PARQUE DE SÃO JOÃO

O proposto Parque de São João ocupa a zona delimitada pela Estrada da Alapraia, Ruas Almada Negreiros, Alexandre Herculano e Bordalo Pinheiro, e o caminho das Oliveiras.

A sua conceção respeita a quase totalidade dos caminhos e utilizações comunitárias "espontâneos" existentes, tendo contudo em consideração a otimização que se consegue através da construção de pontes. Sugere ainda novos percursos ao longo da ribeira e elimina o acesso que interferiria com a futura Via Circular Nascente a S. João do Estoril, mas cria uma alternativa na outra margem da ribeira, para o que facilita o atravessamento nascente-poente através de duas novas pontes sobre a ribeira de Bicesse.

A proposta visa preservar todo o coberto vegetal de envergadura já existente e o eventual reforço do mesmo com novos indivíduos das mesmas espécies, podendo ser introduzidos jardins temáticos de fácil manutenção (exemplo: suculentas e catos). A maior parte das intervenções procuram manter a natureza "verde" do espaço, sendo o edificado reduzido a um mínimo: pista de pump, cafetaria e esplanada, parque infantil e estacionamentos ecológicos drenantes.

A ligação a atividades desportivas (pump, ginástica, circuito de manutenção ao longo de todo o traçado), cafetaria e parque infantil, dota o espaço de valências inter-geracionais, permitindo ainda uma utilização familiar das zonas de merendas.

Porque importa preservar a memória dos lugares, sugere-se a criação de um espaço – o Parque da História – onde plintos (de alvenaria, cimento ou madeira) suportem informação contextualizante, podendo fazer uso de técnicas de realidade aumentada através das múltiplas aplicações existentes para dispositivos móveis, sobre as várias localidades e pontos de interesse que aqui confluem.

Há zonas vastas que se sugere serem deixadas apenas com um coberto de prado biodiverso de sequeiro, substituindo as atuais canas e outro mato rasteiro, evitando assim a conservação dispendiosa de relvados com regas e adubos, e conferindo ao parque um ar mais natural.

Os estacionamentos são sugeridos para as Ruas Alexandre Herculano e Bordalo Pinheiro, indo beneficiar igualmente os respetivos moradores.



ATRAVESSAMENTO DA ESTRADA NACIONAL 6 PARA ACESSO AO EXTREMO POENTE DO PERCURSO PEDESTRE DA PEDRA DO SAL

Neste momento não existe forma segura para os peões atravessarem a EN 6 para aceder à entrada poente do percurso pedestre da Pedra do Sal.

Propõe-se por isso a criação de um atravessamento desnivelado (ou com semáforos) na EN 6 na zona assinalada na imagem, comunicando com o percurso pedestre, e em continuidade com a passagem desnivelada sobre a via férrea já existente na Rua Mayer Garção, como forma alternativa de acesso a toda a população residente a norte da via férrea.



CASCAIS, ORÇAMENTO PARTICIPATIVO'17

"PROJETO GERAÇÕES FUTURAS"

Enquadramento

O Parque das Gerações foi um dos projetos mais emblemáticos e mobilizadores do 1º Orçamento Participativo de Cascais. Inaugurado em Setembro de 2013 o Parque rapidamente ganhou uma legião de fãs que se estende muito para além das fronteiras do Concelho de Cascais.

Desde a inauguração, fruto da sua dimensão, versatilidade e localização, o Parque das Gerações tem conseguido chamar novos públicos, ajudando a destruir preconceitos e a construir uma imagem muito mais próxima da realidade do skate: um desporto inclusivo, saudável e acessível, que pode ser praticado por todos, independentemente do sexo ou da idade. É hoje perfeitamente normal vermos crianças a aprender ao lado dos pais ou raparigas a partilhar as rampas com rapazes, integrados num espírito de comunidade absolutamente único.

Na vertente competitiva recebeu, em pouco mais de três anos, entre muitas provas nacionais e ibéricas, duas etapas finais do "DC Skate Challenge" (Circuito Nacional de Skate), a final europeia do "Element Make it Count", uma das etapas de qualificação internacionais para o mais importante campeonato de skate amador do mundo: o "Volcom Damn-Am" e a final europeia do prestigiado "Vans Shop Riot".

No ano em que se comemora o 4º aniversário do Parque das Gerações, na véspera de Cascais ser a Capital Europeia da Juventude e com o Skate a ser modalidade olímpica já em 2020, é urgente pensar o futuro deste espaço: trabalhar os seus pontos fracos, melhorar os pontos fortes, acrescentar o que falta e criar todas as condições para que o Parque das Gerações continue a ser um dos melhores parques de skate do mundo.

"Projeto Gerações Futuras" - 8 passos para um Parque ainda melhor.

A. Vertente Competitiva:

1. Tirando partido dos terrenos que pertenciam a privados e que recentemente passaram para a tutela da CMC, **construir no baldio nascente/sul uma pista em betão para a vertente "Bowl" com dimensões olímpicas**, preparada para receber as mais importantes competições nacionais e internacionais.

2. Completar a oferta desportiva e competitiva do Parque com a **construção de um Half Pipe em madeira com dimensões profissionais** preenchendo uma enorme lacuna a nível nacional (será a única rampa com estas características em todo o Continente e Ilhas).

3. O sucesso do Parque das Gerações e a crescente procura, quer para a prática regular quer para a realização de provas, leva a que o espaço precise de crescer e se reinventar. Com a libertação dos terrenos a sul será possível **expandir a Praça Mar** (onde está localizada a onda em betão), **criando também um nova zona de prática e competição na vertente "Street"**.

B. Vertente Social:

4. Com o alargamento do Parque até aos limites do terreno onde está implantado, aproveitar para **aumentar (em distância) e melhorar (através de um novo pavimento) o Circuito Pedonal**, tornando-o atrativo para passear, correr e fazer exercício físico.

5. Como complemento ao circuito pedonal, que passará a ser uma verdadeira pista de jogging, **criar uma zona de manutenção, à semelhança da que existe na Rotunda da Guia** ou no Paredão junto ao pontão do Monte Estoril.

6. É imperativo **dotar o Parque de iluminação pública**: baixa ao longo do novo circuito Pedonal, alta na rua que liga a entrada do Parque à Praça Mar e em todas as outras rampas. Um equipamento com a procura do Parque das Gerações deve estar apto a garantir uma utilização plena, compatível com os horários escolares e profissionais da maioria dos utilizadores e com as exigências de treino dos atletas.

7. A chuva é outro dos pontos fracos do Parque das Gerações. Sempre que chove todo o Parque fica inutilizável. **Criar uma zona coberta, para albergar um Mini Half Pipe e uma pequena zona de Street**, permite que o Parque nunca pare, faça chuva ou faça sol.

8. Nos últimos tempos o Parque ganhou uma nova vida com a entrada em funcionamento do bar de apoio e da Pop Skate Shop. Os pais e avós que ainda não andam de skate já têm onde beber um café, sentados, à sombra, enquanto observam os seus atletas preferidos. Estes, por sua vez, ganharam uma oficina dentro do parque: óleo, chaves e parafusos nunca mais faltaram a ninguém. O que faz verdadeiramente falta a todos (atletas, pais e avós) são casas de banho que funcionem. **Construir casas de banho unissexo + deficientes nas proximidades do bar de apoio e com um tipo de estrutura idêntica** (material utilizado e volumetria).

Vamos tornar o Parque das Gerações ainda melhor.

Um Parque para todos e onde todos se sentem em casa.



TUDO SOBRE CASCAIS

71,3 milhões €

*Investimento que permitiu
reduzir drasticamente
o tempo de deslocação
no concelho de Cascais*

70 Km

*Ciclovias e vias cicláveis
que vão permitir que a
bicicleta seja, cada vez mais,
uma alternativa*



1 200

Bicas

2 000

Docas Bike Parking

5

*Linhas de
autocarros
de apoio*

21 090

Lugares de estacionamento



● mobicascals.pt

*“Não existe uma verdadeira
democracia se não se puder dar
mobilidade a todos os cidadãos”*

MIGUEL PINTO LUZ VICE-PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS



**MOBI
CASCAIS**

214 647 760
geral@mobicascals.pt



O PORTAL DA MOBILIDADE
EM CASCAIS

**Cascais tem o
estacionamento
mais barato**



Tarifa em parques de estacionamento por concelho (1 hora)



Encurtar distâncias e aplanar os caminhos da mobilidade



NÓ NA ENTRADA DE S. DOMINGOS DE RANA. DEMORAVA-SE, NO MÍNIMO, 20 A 25 MINUTOS, FAZ-SE AGORA SEM QUALQUER ESPERA SIGNIFICATIVA

Para que tudo fique mais próximo é necessário quebrar barreiras num espaço que é de todos, dos cascalenses e dos que nos visitam. Passa também por ultrapassar barreiras que nós próprios construímos no dia-a-dia, algumas vezes por necessidade. Andar mais a pé, utilizar a bicicleta, reduzir o uso da viatura própria, dando preferência aos transportes públicos é uma opção que depende de transformações infraestruturais, iniciadas em 2002, muitas delas já concluídas e outras em marcha, fruto da estratégia de mobilidade desta autarquia.

As mudanças na mobilidade em Cascais são fruto de uma intervenção paulatina e transversal a todo o concelho. Ao longo dos últimos anos a Câmara Municipal de Cascais tem vindo a eliminar ou mitigar os antigos "nós górdios". Um trabalho que assenta na criação de novas vias e na melhoria de outras, de modo a garantir uma circulação mais fluida no interior do concelho, mas também na articulação com os concelhos vizinhos.

"O trabalho que estamos a desenvolver visa reduzir o tempo de percurso entre dois pontos. Por exemplo, hoje já é possível ir de Birre a Trajouce em cerca de 13 minutos, quando, até há bem pouco tempo, demoraria pelo menos 30.", exemplifica Nuno Fiteira Lopes, vereador da Gestão e Intervenção Territorial. Contamos já com uma rede viária totalmente renovada, como é o caso da Terceira Circular, da Via Longitudinal Norte, Estrada de Manique ou da nova Circular Interna de

Manique. Só a estrada até Trajouce está temporariamente "fora de serviço" por causa da construção do Terceiro Adutor de Água, mas, aproveitando esta obra indispensável ao concelho vamos a breve trecho dispor de uma nova rotunda junto à Escola Salesiana de Manique e de todo um conjunto de melhorias de conforto e segurança para a circulação dos peões.

"Foram colocados passeios que não existiam, passadeiras que respeitam as regras de acessibilidade e sempre que possível foram criadas redes cicláveis em todo este percurso".

A melhoria dos percursos horizontais junta-se a dos percursos verticais, ligando o Sul e o Norte da Auto Estrada A5, permitindo aproximar as freguesias de Alcábalde e S. Domingos de Rana às de Carcavelos-Parede e Cascais-Estôril. Toda a circulação que parte da Marginal rumo ao interior pela Varian-

te à N-6 está hoje mais rápida. "Com a criação do novo Nó na entrada de S. Domingos de Rana um troço que representava um compasso de espera de 20 a 25 minutos a qualquer hora do dia, faz-se hoje sem qualquer espera significativa", destaca o vereador. E basta percorrer estas vias para confirmar a diferença: "antes chegávamos a torrar a paciência para passar o troço em frente à Brisa. Hoje passamos e pronto", refere Ana Silva, residente na Abóboda. A "cereja no topo do bolo" será a requalificação já anunciada pela Câmara Municipal da EN 249-4 entre a Abóboda e o limite do concelho com Sintra. Embora se trate de uma via da competência da Infraestruturas de Portugal, a recuperação será feita mediante protocolo já celebrado entre as duas entidades: "será a Câmara a assumir essa responsabilidade, tal como já aconteceu entre a Marginal e a Abóboda", confirma o vereador.



ALAPRAIA, NOVA ROTUNDA JUNTO ÀS AREIAS (S. JOÃO DO ESTORIL)



FINAL DA TERCEIRA CIRCULAR



1 Final da Terceira Circular, novo pavimento, criação de novo separador central, sinalização horizontal. Concluída em 2016.

2 Estrada de Manique, drenagem pluvial, pavimento e sinalização horizontal. Concluída em 2013.

3 Nova Circular Interna de Manique, novo traçado, infraestruturas, criação de passeios, pavimentação e sinalização horizontal. Concluída em 2103.

4 Nova rotunda junto aos Salesianos de Manique, requalificação das infraestruturas e da área com alterações significativas no

traçado viário, drenagem pluvial, pavimento e sinalização horizontal. Obra em fase de conclusão.

5 Nó de entrada em S. Domingos de Rana, novo traçado e novas infraestruturas, criação de rotundas, passeios, pavimentação e sinalização horizontal. Concluída em 2015.

6 Caparide, ligação ao Livramento requalificada, drenagem pluvial, infraestruturas, pavimentação e sinalização horizontal. Concluída em 2016.

7 Atibá, ligação ao Livramento requalificada, drenagem pluvial, infraestruturas, pavimen-

tação e sinalização horizontal. Concluída em 2016.

8 Alapraia, nova rotunda junto às Areias (S. João do Estoril), drenagem pluvial, infraestruturas, criação de passeios e rotunda, pavimentação e sinalização horizontal. Concluída em 2016.

9 Caparide, Rua 1.ª de Dezembro renovada, construção de pavimentos e passeios e requalificação de todas as infraestruturas (iluminação pública, saneamento, distribuição e abastecimento de água, drenagem pluvial e telecomunicações). Concluída em 2015.

10 Caparide, novo Largo no Alto do Espargal, construção de pavimentos e passeios, drenagem pluvial e requalificação de todas as infraestruturas. Concluída em 2015.

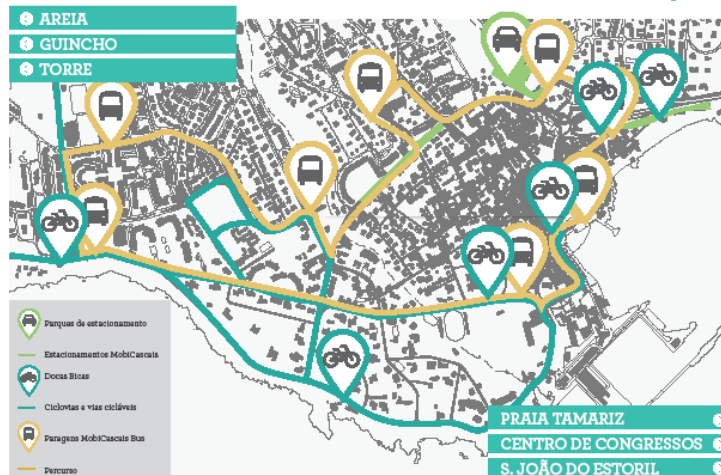
11 Trajouce, centro urbano com novas infraestruturas, construção de pavimentos e passeios, drenagem pluvial e requalificação de todas as infraestruturas. Concluída em 2013.

12 Núcleo Urbano de Manique requalificado, construção de pavimentos e passeios, drenagem pluvial e requalificação de todas as infraestruturas. Concluída em 2013.

A sua rede de mobilidade



**MOBI
CASCAIS**



O plano multimodal que integra bicicleta, automóvel, comboio, autocarro e estacionamento pretende proporcionar mais e melhor mobilidade aos cerca de 210 mil cascalenses e aos 1,2 milhões de turistas que anualmente visitam Cascais, uma mobilidade amiga dos utilizadores e do ambiente, mais eficiente nos meios e com impacto na área metropolitana de Lisboa. Garante-se assim, coerência dos sistemas e sustentabilidade dos processos.

Com o recurso a uma app (iOS ou Android) ou à Internet, os munícipes vão poder saber os horários de transportes, a disponibilidade de bicicletas e os lugares para as estacionar, sejam elas as modernas Bicas ou as bicicletas pessoais. Até final de 2017 o sistema contará com 150 docas e 1200 bicicletas partilháveis, 70 km de ciclovias e 1280 lugares de estacionamento automóvel junto às estações de comboios e autocarros.

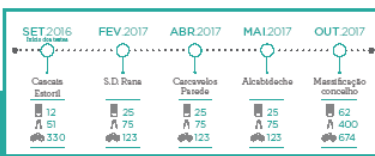
Os cidadãos foram chamados a participar na construção deste modelo de mobilidade. O sistema, já testado pela equipa envolvida no projeto, avança para uma outra etapa. Até dezembro, 100 munícipes, os primeiros pré-registrados, vão dar o seu contributo testando, sugerindo e afinando processos, dando as suas opiniões sobre a eficiência dos serviços, informação crucial para o bom desempenho dos diversos produtos Mobi.

CRONOGRAMA DO ARRANQUE DA MOBI CASCAIS

Como se pode verificar no mapa acima publicado, na Freguesia Cascais/Estoril já se encontram instalados, e a funcionar, todo um conjunto de equipamentos e serviços que integram a plataforma MobiCascais, designadamente, as Estações, as Docas e as Bicletas. Em breve, estes equipamentos e serviços importantes para a integração da bici-

deta como uma das opções de mobilidade, e de acordo com o cronograma aqui publicado, serão instalados nas demais freguesias do concelho.

Em breve serão integrados, nesta plataforma MobiCascais os serviços CP, Taxi, Cityrama e ainda os transportes especiais de doentes através dos bombaleros.



VOX-POP



"É uma solução muito mais prática, cómoda e económica. Com um parque suficientemente grande [Parque de Carcavelos] já não há necessidade de andar a perder tempo à procura de lugar ou estacionar em cima dos passeios".

ALEJANDRA COSTA ALEMIDA
UTENTE DO PARK & RIDE



"Há mais facilidade em estacionar e as ruas não estão tão cheias. A solução é bastante aceitável e sem necessidade de contornar regulamentos, o que demonstra que na realidade havendo compreensão e boa vontade as coisas são simples de resolver".

HUGO JOÃO PALMA
RESIDENTE NA ZONA HISTÓRICA COM DÍCTICO



"Esta é uma ideia romântica da Câmara para criar rotatividade de lugares em que a autarquia paga uma hora de estacionamento aos meus clientes e a outra é paga por nós".

JOSÉ BACELAR DO NASCIMENTO
ESTACIONAMENTO DO COMÉRCIO TRADICIONAL



"Por apenas 35€ por mês paga-se para usar o parque e tem-se sempre lugar a qualquer hora. Estou satisfeito com o serviço, traz essencialmente, mais comodidade e facilidade".

FRANCISCO VILAÇA
AVENÇA NO PARQUE DO MERCADO



"É muito vantajosa, ao limitar-se o espaço é mais fácil encontrar um lugar para estacionar quase sempre mais perto da porta da loja, pois acaba por haver mais lugares disponíveis".

MARCOS SOARES
TAXA MENSAL DE ESTACIONAMENTO

Produtos e serviços MobiCascais

Utilizar o Mobi Cascais significa ter acesso a um conjunto diversificado de produtos e serviços. Saiba quais os produtos e condições que temos para si.

12 horas 0,50 €
1 dia 1 €
1 semana 2 €
1 mês 3 €
1 ano 29,90 €

ESTACIONAMENTO



Possibilidade de estacionar nas zonas MobiCascais podendo agregar no mesmo passe outros serviços Mobi.

PARK & RIDE



Estacionamento nas estações de comboio CP (para detentores de Passe CP). Integrado no passe CP, este serviço permite que por mais 12 euros mensais possa estacionar nos parques de estacionamento contíguos às estações da CP em Caravelos ou Cascais. Este serviço é adquirido com a compra do passe CP nos locais habituais.

BICICLETAS PARTILHADAS



Utilização das BiCas que podem ser levantadas numa estação de Bike Sharing e deixadas numa outra das existentes.

30 minutos 1 €
60 minutos 1,99 €
1 dia 3,90 €
1 semana 6,90 €
1 mês 10 €
1 ano 44,90 €

BIKE PARKING



Utilização das docas por bicicletas próprias sem a necessidade de cadeados e com sistemas de segurança e de videovigilância.

214 647 760
geral@mobicascais.pt

COMBINADOS



BICICLETA + BUS

12.5€
mens



ESTACIONAMENTO + BUS

15€
mens



ESTACIONAMENTO + BUS + BICICLETA

20€
mens

O PORTAL DA MOBILIDADE EM CASCAIS

OPINIÃO



ENG. SUSANA CASTELO
TRANSPORTE, INOVAÇÃO E SISTEMAS

ESPECIALISTA EM MOBILIDADE URBANA - RESPONSÁVEL PELO ESTUDO DE TRÁFICO DE ÂMBITO CONCELHO PARA CASCAIS

ESTACIONAMENTO COMO INSTRUMENTO DA MOBILIDADE

A gestão do estacionamento pode (e deve) constituir-se como um dos instrumentos centrais para influenciar os comportamentos e escolhas modais a favor dos modos ambientalmente mais sustentáveis, devendo-se procurar promover a sua articulação com as políticas de transportes públicos e as políticas de promoção da utilização dos modos suaves (isto é, do andar a pé e/ou de bicicleta).

Demasiado frequentemente, a gestão do estacionamento de acesso público é reduzida à tarifação do estacionamento na via pública, sendo entendida por muitos como mais uma forma de cobrança de receitas por parte das câmaras municipais e uma perda da liberdade individual (de utilização do automóvel), ignorando-se que, em muitos casos, a liberdade de alguns constrange a liberdade de muitos.

Com efeito, a tarifação do estacionamento e a limitação do tempo máximo de permanência adotada em geral nas zonas centrais dos aglomerados tem, como principal objetivo, a redução do tempo de estacionamento e assim aumentar o número de lugares para estacionar.

Outro dos grandes méritos de se tarifar o estacionamento na via pública é o de aumentar a fiscalização, reduzindo as ocorrências de estacionamento em cima do passeio, das passeadeiras ou em segunda fila, que constroem a circulação e colocam em perigo, quer os outros condutores, quer as pessoas que se deslocam a pé ou de bicicleta.

Por outro lado, a gestão do estacionamento como instrumento de gestão da mobilidade, não se reduz apenas à tarifação na via pública destacando-se algumas medidas que em alguns casos foram já implementadas no concelho de Cascais:

Introdução de parques de estacionamento de apoio ao centro urbano, com capacidade de estacionamento intermédia e tarifários adequados para permanências mais longas; Implementação de zonas de estacionamento reservadas a residentes, em zonas em que ocorre simultaneamente, escassez de oferta de estacionamento para residentes e uma elevada pressão por parte dos visitantes (é o que acontece por exemplo, na vila de Cascais);

Introdução de sistemas de encaminhamento para os parques de estacionamento que servem de apoio ao centro urbano, conduzindo os veículos para o parque mais próximo e evitando os percursos parasitas e as perturbações daí consequentes;

Introdução de zonas reservadas para cargas e descargas definidas em articulação com as necessidades dos comerciantes, garantindo que estas são realizadas nos espaços apropriados e sem interferência com a circulação regular;

Controlo da oferta de estacionamento de modo a melhorar a qualidade do espaço público, aumentando as zonas de circulação pedonal e/ou ciclável e as zonas de estadia (criação de praças, introdução de esplanadas, etc.);

Muitas outras soluções existem relativas à gestão do estacionamento, sendo muito positivo verificar que, paulatinamente, a Câmara Municipal de Cascais tem procurado intervir na organização do estacionamento, de modo a aumentar a qualidade da vida dos seus residentes e visitantes e, simultaneamente, contribuir para a qualificação do seu espaço público.

Mais fácil, mais cómodo e mais barato

Dois exemplos de como a Mobi Cascais facilita a mobilidade interna e externa, com ganhos no conforto e no custo.

12€
mens + PASSE



20€
mens



O que precisa de saber



**MOBI
CASCAIS**



O que é?

O MobiCascais é uma plataforma de mobilidade integrada no concelho de Cascais, que visa facilitar a mobilidade dos residentes e trabalhadores no concelho. Disponibiliza um plano multimodal - envolvendo a bicicleta, o automóvel, o comboio e os autocarros - feito a pensar em todos os cidadãos.

Que serviços integra?

Bike sharing (parque de bicicletas mecânicas e elétricas), estacionamento de bicicletas próprias nas estações de bike sharing, estacionamento de viaturas nos parques MobiCascais, BUS MobiCascais com percursos que ligam algumas estações de bike sharing, zonas de estacionamento MobiCascais

e parques de estacionamento, interligação a outros operadores de transporte. Enquanto plataforma em evolução, pretende-se integrar no futuro outros serviços na área da mobilidade (táxi, autocarros, comboios, etc.).

Como aceder a estes serviços?

Através da APP MobiCascais, do site www.mobicascais.pt, ou pelo uso do cartão MobiCascais fornecido ao subscriver o serviço na Loja Cascais - Atendimento Municipal.

Quando estará disponível?

A partir de janeiro de 2017. Para já a plataforma está em fase de testes com a ajuda de 100 municípios que se disponibilizaram para ajudar a garantir que tudo esteja a funcionar em pleno até lá.

Quem pode utilizar?

Todos os cidadãos residentes ou a trabalhar no concelho de Cascais. Basta registar-se em mobicascais.pt ou na Loja Cascais. Mas só a partir de janeiro de 2017, até lá decorre a fase de testes.

A partir de que idade posso fazer o meu registo?

O registo no MobiCascais poderá ser efetuado a partir da idade de 18 anos. A utilização por parte de menores obrigará à tomada de responsabilidade de um adulto.

O que é a APP MobiCascais?

Uma aplicação para IOS ou Android que permite aceder aos serviços MobiCascais. Permite planejar percursos com os diversos meios de transporte disponíveis, obter informação em tempo real da disponibilidade destes, localização, horários, estado de funcionamento e reservar

bicicletas entre outros. Também será possível alugar bicicletas, conhecer a localização dos MobiCascais BUS e o número de lugares disponíveis nos parques de estacionamento.

Quanto custa usufruir dos serviços MobiCascais e como se processa o pagamento?

Existem várias modalidades de acordo com os serviços. Consulte a página anterior.

Qual a diferença entre bicicletas Mobi e Bicas?

Nenhuma. Ambas fazem parte do novo sistema de mobilidade integrada de Cascais.

Onde estão as bicicletas?

Encontram-se parqueadas em docas devidamente identificadas, em vários pontos do concelho que incluem os conhecidos postos BiCas.

Só posso requisitar uma?

Não. É possível requisitar mais

do que uma bicicleta, ficando o utilizador responsável pelas bicicletas requisitadas com o seu registo.

Posso parquear a minha bicicleta numa doca MobiCascais?

Sim, o serviço chama-se Bike parking e tem um custo de 3 euros por mês.

Se não tiver um smartphone como posso aceder ao MobiCascais?

Pode aceder aos serviços de MobiCascais solicitando um cartão NFC, no site (brevemente disponível) ou na Loja Cascais. Funcionando por proximidade, este sistema é uma solução simples e fácil de aceder aos serviços MobiCascais previamente adquiridos.

Onde posso estacionar estando registado no MobiCascais?

Os estacionamentos disponíveis neste projeto são os devidamente identificados como estacionamentos Mobi e estão distribuídos por vários locais do concelho. Saiba quais em www.mobicascais.pt

Já pago estacionamento com o PaySimplex. O que muda com o MobiCascais?

São dois sistemas diferentes. O PaySimplex permite-lhe pagar o estacionamento à distância com carregamentos antecipados nos parques tarifados. O Mobi dá-lhe acesso a vários serviços (bicicletas, estacionamento, MobiBUS e outros) de forma integrada.



A bicicleta como opção na mobilidade

Estamos a preparar 70 Km de ciclovias e vias cicláveis que irão permitir optar pela bicicleta como um meio de transporte cada vez mais alternativo, contribuindo para uma mobilidade mais sustentável.

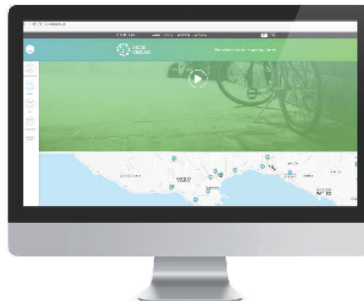
O objetivo é que cada um possa escolher, de modo confortável e seguro, como percorrer as distâncias casa-trabalho ou casa-escola fazendo uso da bicicleta. Além disso, pretende-se também que as ciclovias e vias cicláveis possam constituir alternativas para passeios ou lazer.



A MobiCascais no formato certo para o acompanhar! Saiba como aceder

WEBSITE MOBICASCAIS

Em mobicascais.pt encontra toda a informação sobre a plataforma MobiCascais. Neste site pode, ainda, criar a sua conta e editar a sua área pessoal e serviços subscritos. (Nesta fase de testes está apenas disponível o pré-registo para os primeiros utilizadores do projeto MobiCascais).



APLICAÇÃO PARA SMARTPHONES



Descarregue a aplicação MobiCascais para o seu telemóvel na App store (aplicação para iOS) ou na Google Play (aplicação para Android).



CARTÃO MOBICASCAIS

Leve na carteira o acesso a todos os seus serviços MobiCascais.

CURTAS

Autoridade Municipal de Transportes

Preparada para entrar em velocidade cruzada a partir de 2017, a Autoridade Municipal de Transportes irá fiscalizar e controlar toda rede de transportes públicos e privados, com os constrangimentos naturais de uma concessão que só termina em 2019. Ainda assim e até lá "iremos fiscalizar no sentido de vermos cumpridos os nossos propósitos, ou seja, termos uma rede de transportes interligada, fácil de utilizar e sempre disponível para os cidadãos", referiu a propósito o vereador Nuno Piteira Lopes e acrescentou: "Desde que nos assumimos como Autoridade Municipal de Transportes, temos conseguido fazer grandes avanços junto da transportadora" Scotturb.

MOBI Cascais representa Portugal em prémio da ONU

Com a APP MOBI Cascais, o concelho vai representar as cores nacionais, na categoria "Smart Settlements & Urbanization" (Decisões inteligentes e Urbanismo), do World Summit Award Mobile (WSA-mobile) 2016. A iniciativa mundial da ONU, que visa premiar aplicações móveis inovadoras com impacto global. Até dezembro de 2016 a autarquia de Cascais tem o projeto em fase de testes.

Prémio Nacional de Mobilidade

Cascais foi distinguido em setembro com o Prémio Nacional de Mobilidade, galardão atribuído no âmbito da iniciativa Semana Europeia da Mobilidade 2016, pela Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB). "Esta distinção eleva Cascais a um dos concelhos bastiões da mobilidade sustentável a nível nacional", o que nos deixa muito orgulhosos, refere Nuno Piteira Lopes, vereador da Mobilidade na Câmara Municipal de Cascais. A FPCUB distinguiu Cascais pelo sucesso do sistema de bicicletas de uso partilhado BICAS, mas também pela implementação do sistema de mobilidade integrada - Mobi Cascais e pela ciclovía que liga Cascais ao Guincho, num percurso junto ao mar de cerca de 10 km.

VOX-POP



"É uma ideia muito boa, na verdade. Gosto muito, porque se pode ir pela costa e apreciar a vista. Fui ao Guincho e agora vou para o centro da vila. Só precisamos desta bicicleta."

DENISA KUBALOVÁ
PLZEN, REPUBLICA CHECA



"Tem sido uma experiência muito boa. Até acho que as bicicletas são bastante baratas, são 4 euros pelo aluguer do dia inteiro. Estou cá a estudar. Aproveitei, peguei na bicicleta e vim divertir-me."

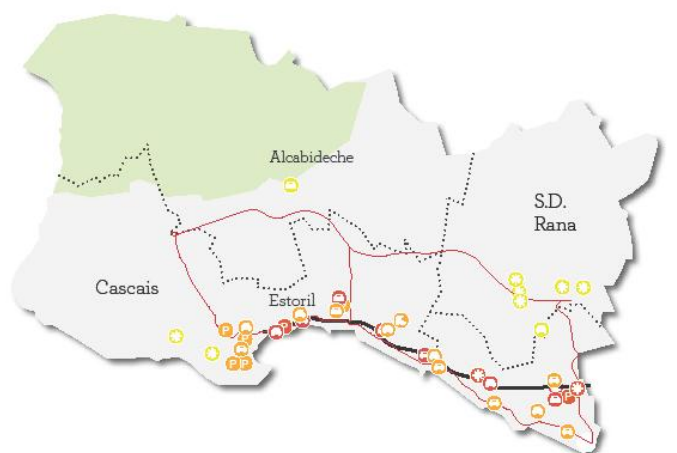
EVA MACHOVÁ
PLZEN, REPUBLICA CHECA



"Estas bicicletas parecem-me muito bem. Na minha terra, querem direccionar fundos para bicicletas de aluguer, porque deixaram de existir. Todos acham que é muito boa ideia."

CLIMENS GISPERT BARDAJI
BARCELONA, ESPANHA

MobiCascais promove diferenciação do estacionamento



Enquanto estratégia de mobilidade integrada, a MobiCascais inclui uma política de estacionamento para melhorar a gestão do espaço público, aumentar a sustentabilidade e, acima de tudo, proporcionar soluções para os que vivem, trabalham ou visitam o concelho de Cascais. Através da sua implementação foi já aumentada a oferta de estacionamento, tarifado e não tarifado. Foi também diferenciado o custo do estacionamento, adequando-o à oferta e à procura, às diferentes realidades socioeconómicas do concelho e privilegiando, sempre, a qualidade de vida dos moradores.

Temos agora três tipos de estacionamento:

1ª linha | Localizado próximo da linha de comboio e com baixo custo. Visa facilitar e potenciar a multimodalidade de transporte, a sustentabilidade e o conforto.

2ª linha | Em locais com escassez de oferta e, muitas vezes, em zonas residenciais. Pretende potenciar a rotatividade e a proteção dos moradores.

3ª linha | Junto de zonas com grande oferta de transporte público. Pretende dissuadir o uso do veículo individual, apoiando-se no transporte público enquanto real opção à utilização do carro.

COMBOIO + ESTACIONAMENTO
TRAIN + PARKING

• mobicascais.pt

214 647 760
geral@mobicascais.pt

12€ mês + PASSE

MAIS FÁCIL DO QUE IR DE CARRO

EASIER THAN GOING BY CAR

MOBI CASCAIS

O PORTAL DA MOBILIDADE EM CASCAIS

ANEXO III. PROCESSO DE TRABALHO

Esquiços de desenvolvimento do Trabalho

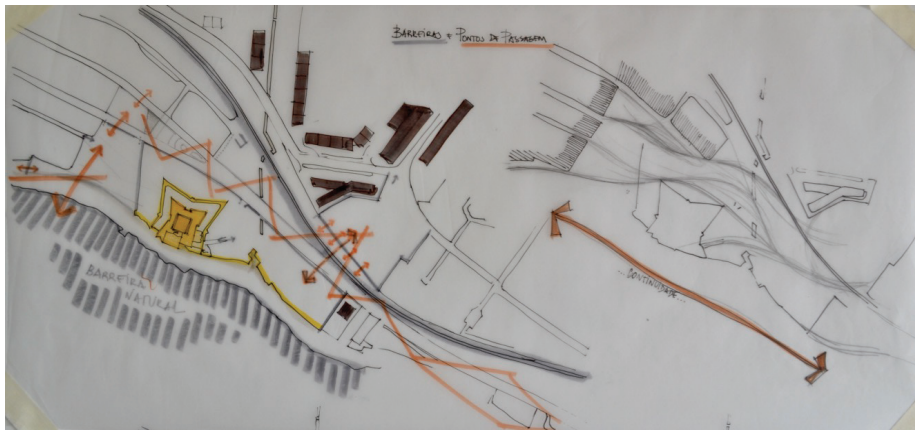
Esquiços e Maqueta de estudo 1.1000

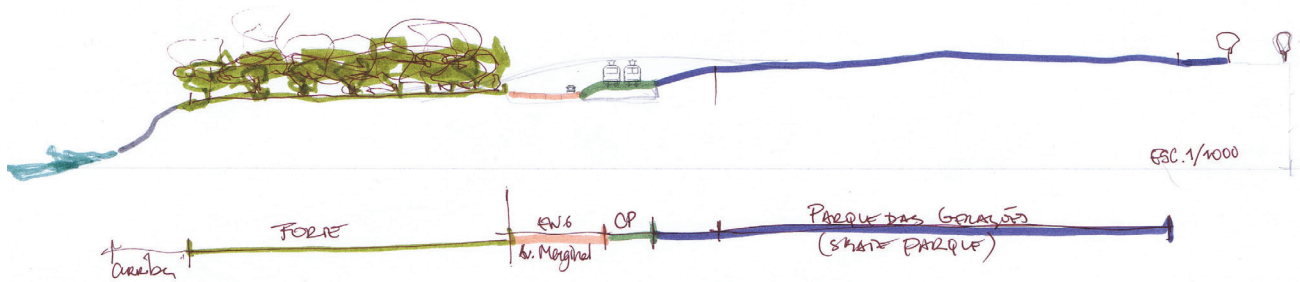
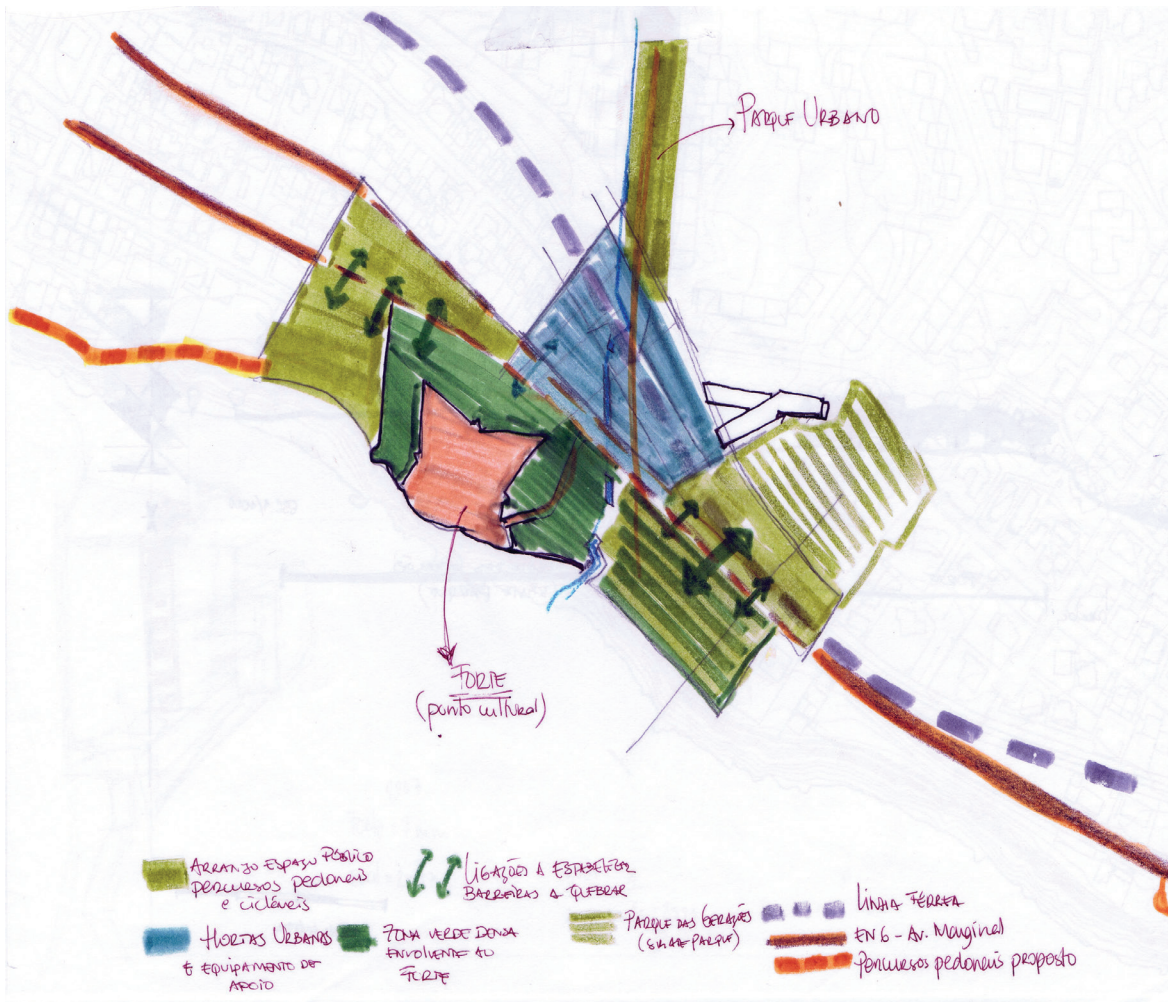
Esquiços e desenhos 1.200

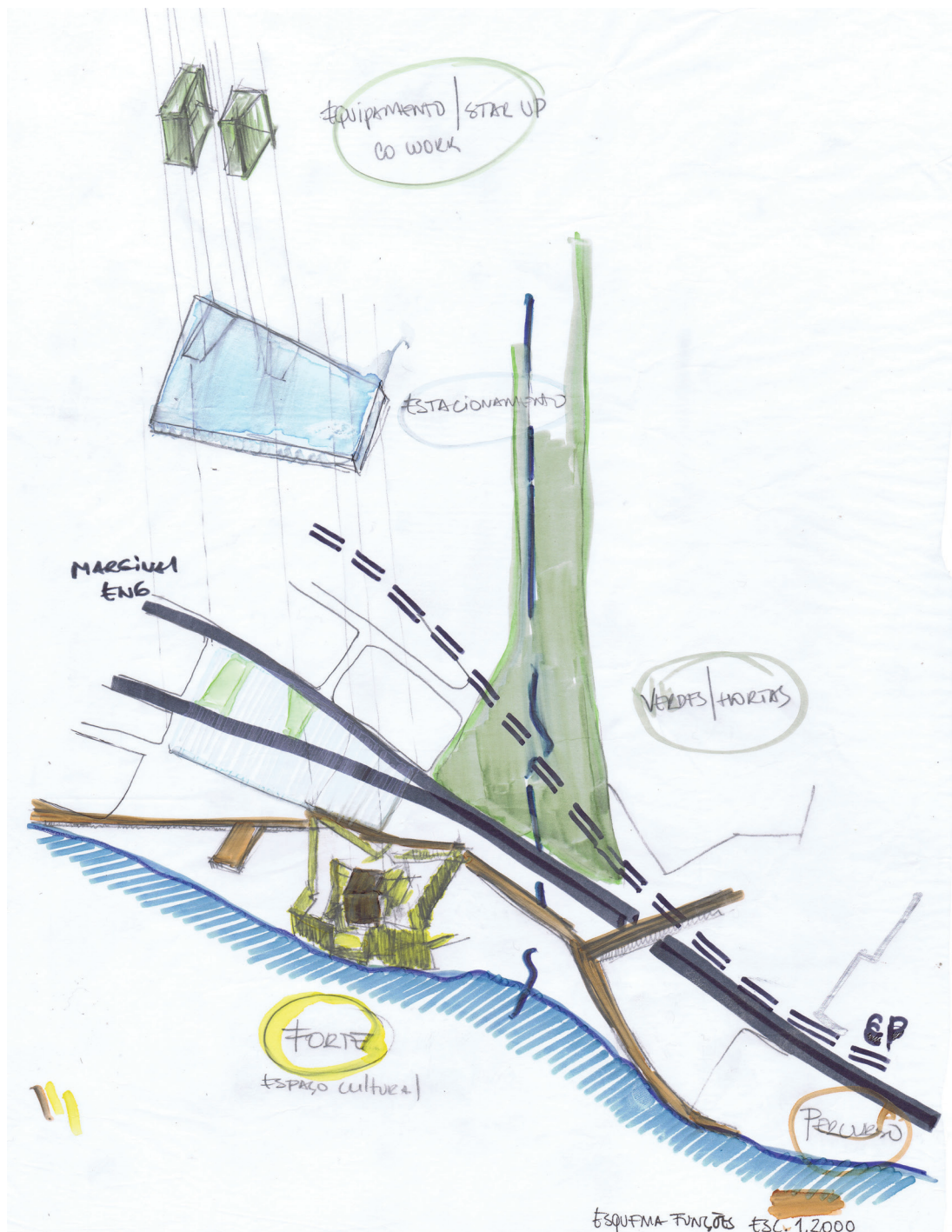
Maqueta 1.500

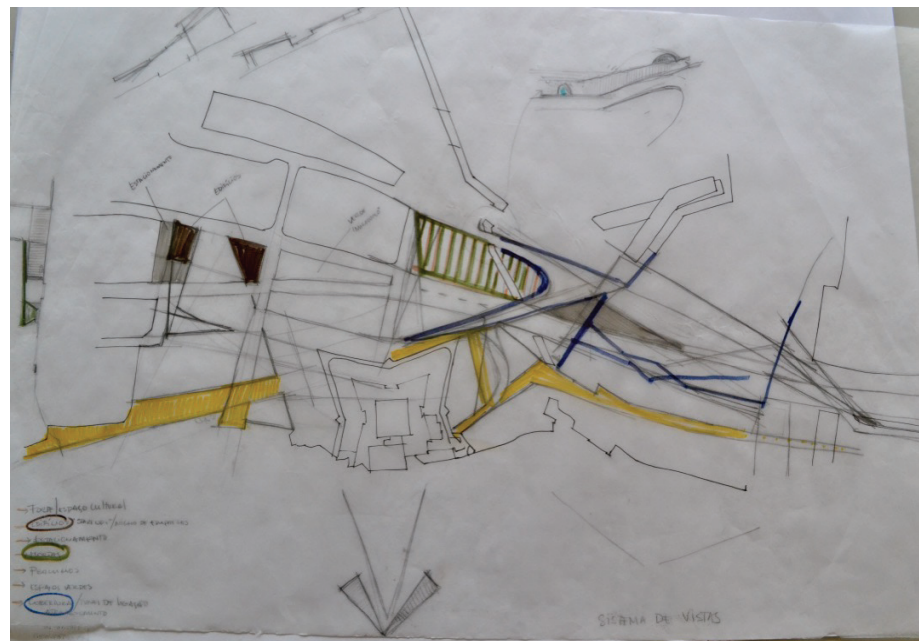
Maquetas 1.200

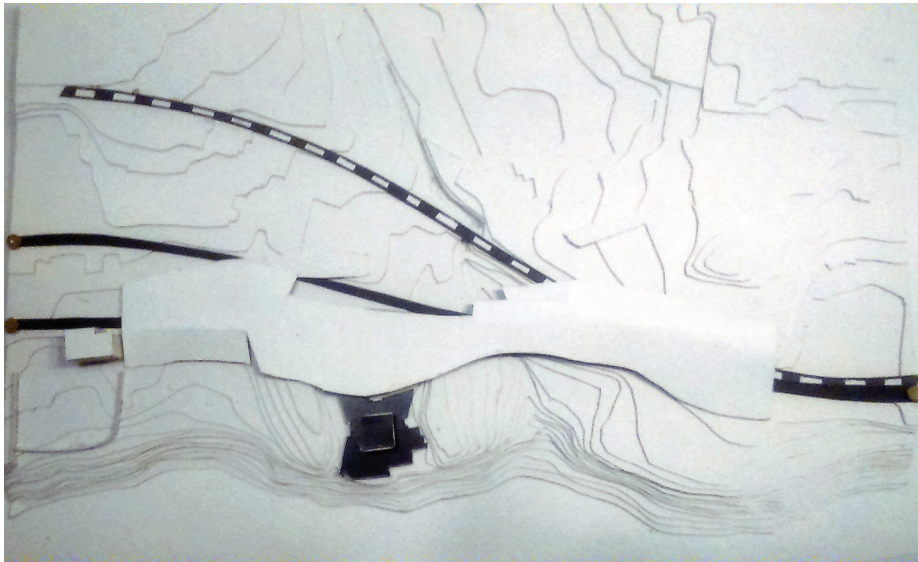
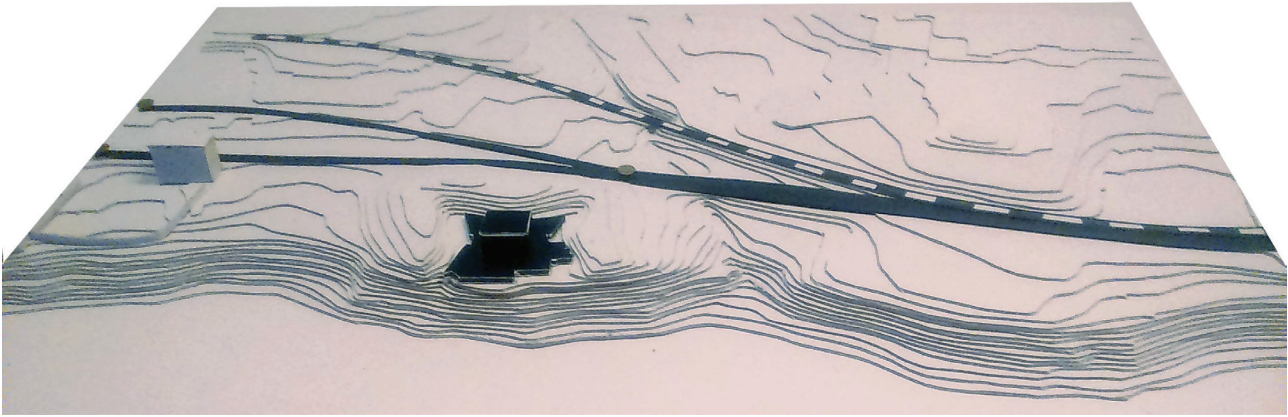






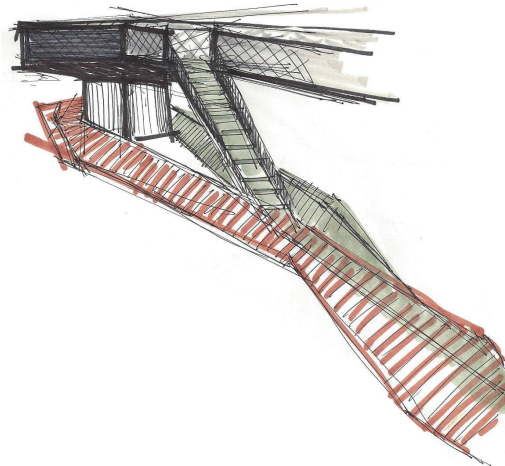
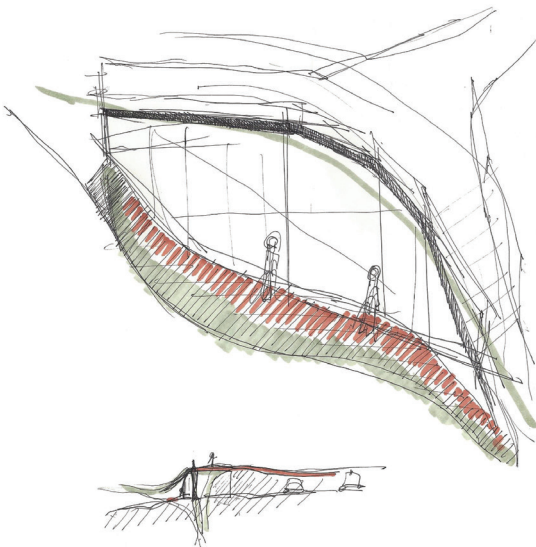
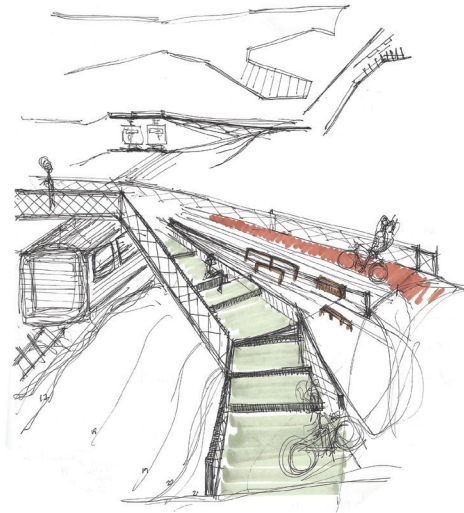
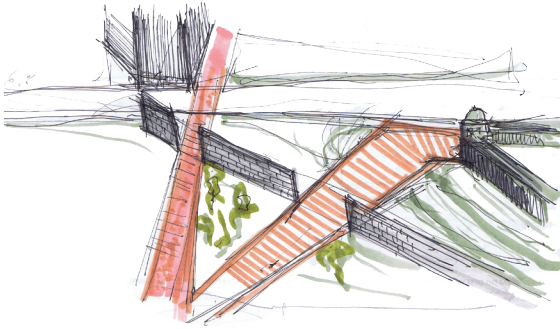


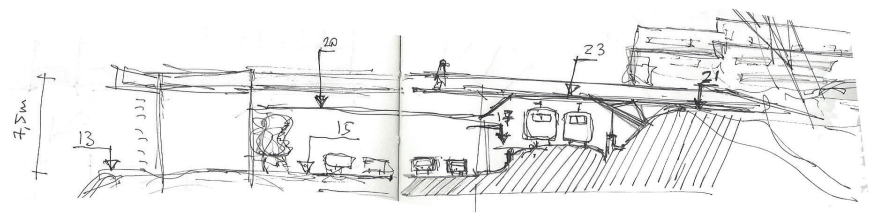


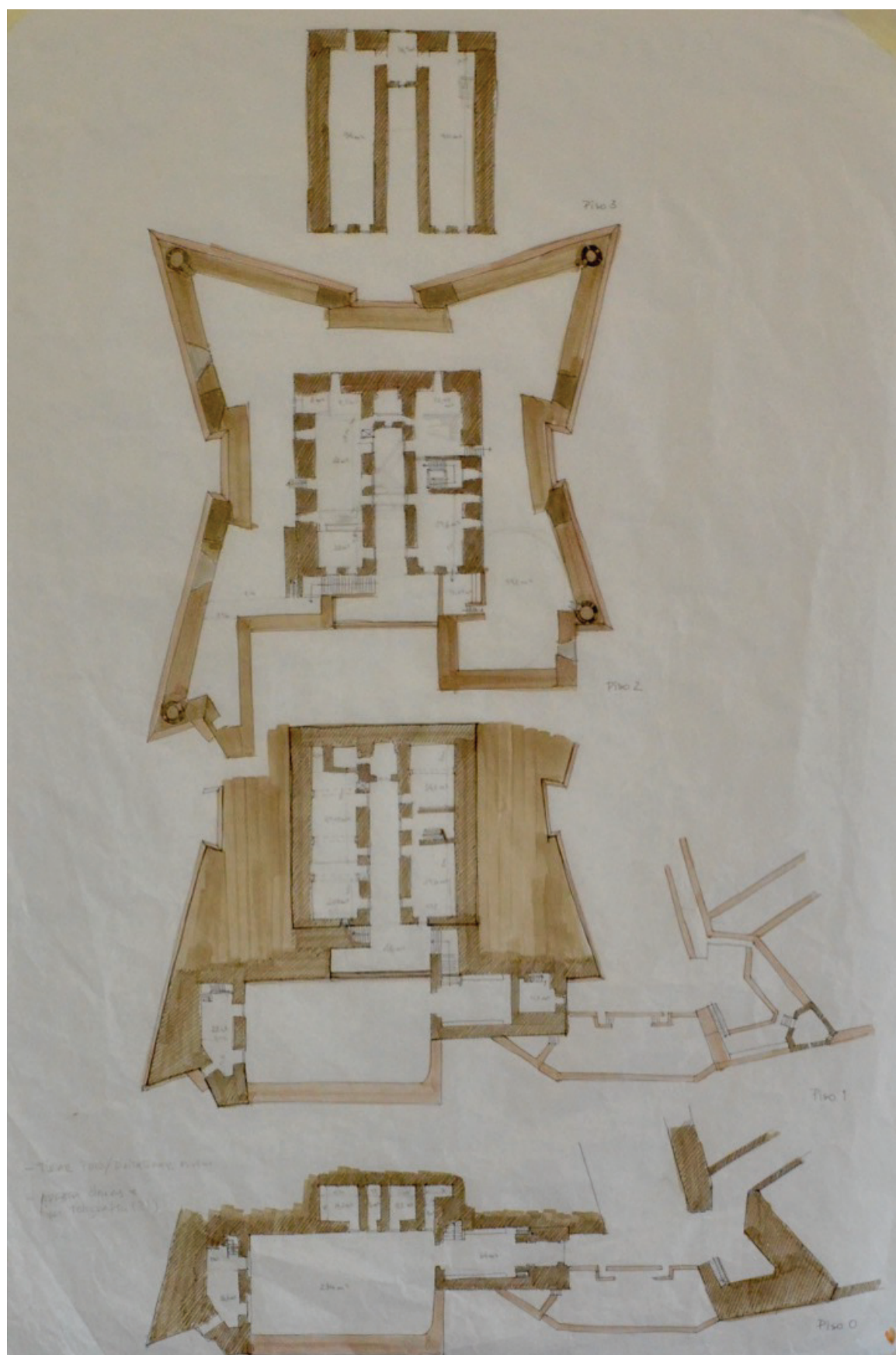


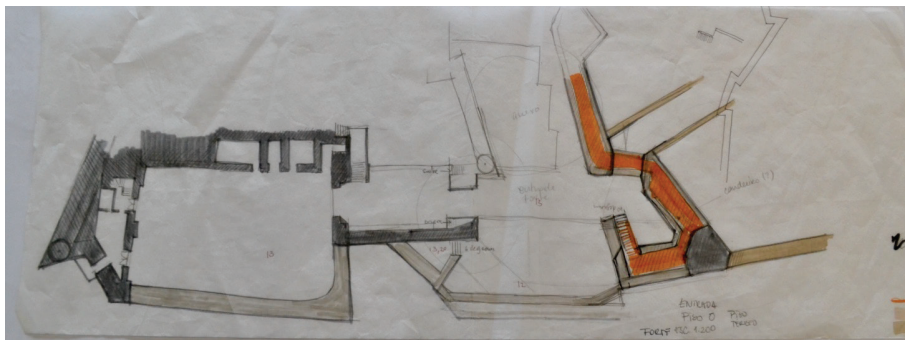
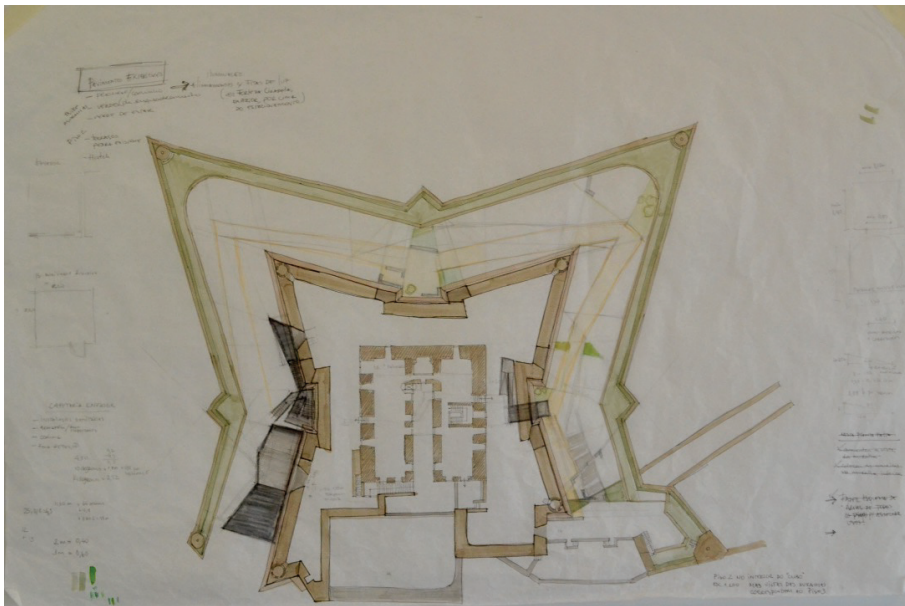
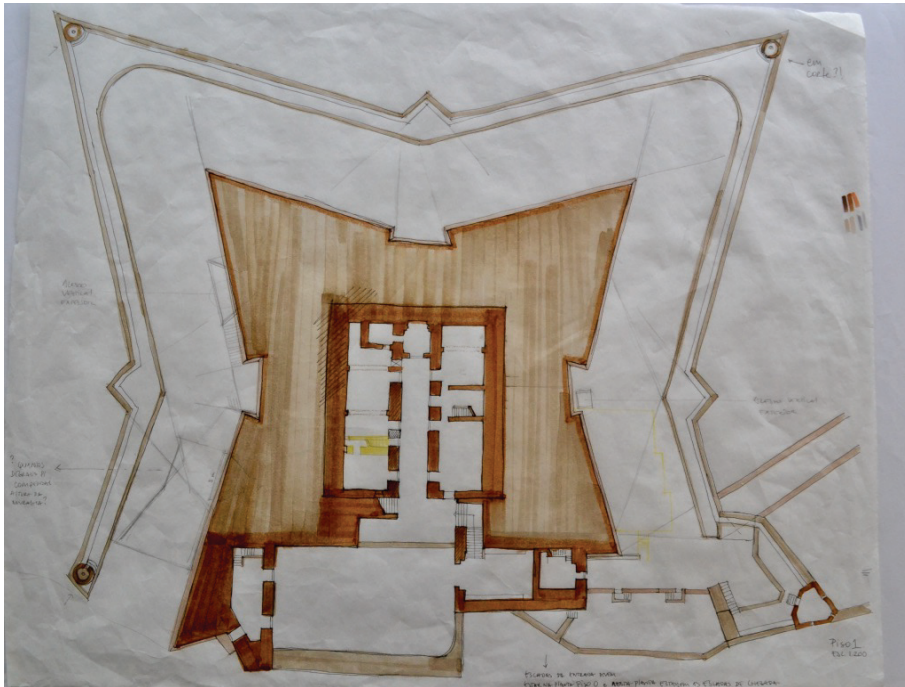


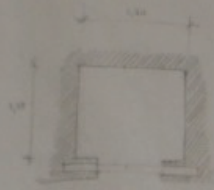
ESQUISA DO AMBIENTE NOS
DIFERENTES NÍVEIS
DE PLANO



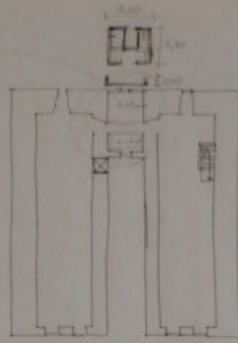








Assimétrico
1.5.7



Plano 3



Plano 2
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7

Plano 1
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7

Plano 0
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7



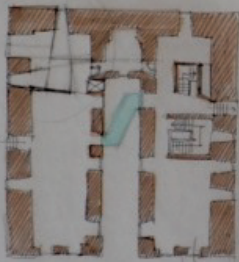
Plano 2



Plano 1
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7

Plano 0
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7

Plano 0
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7



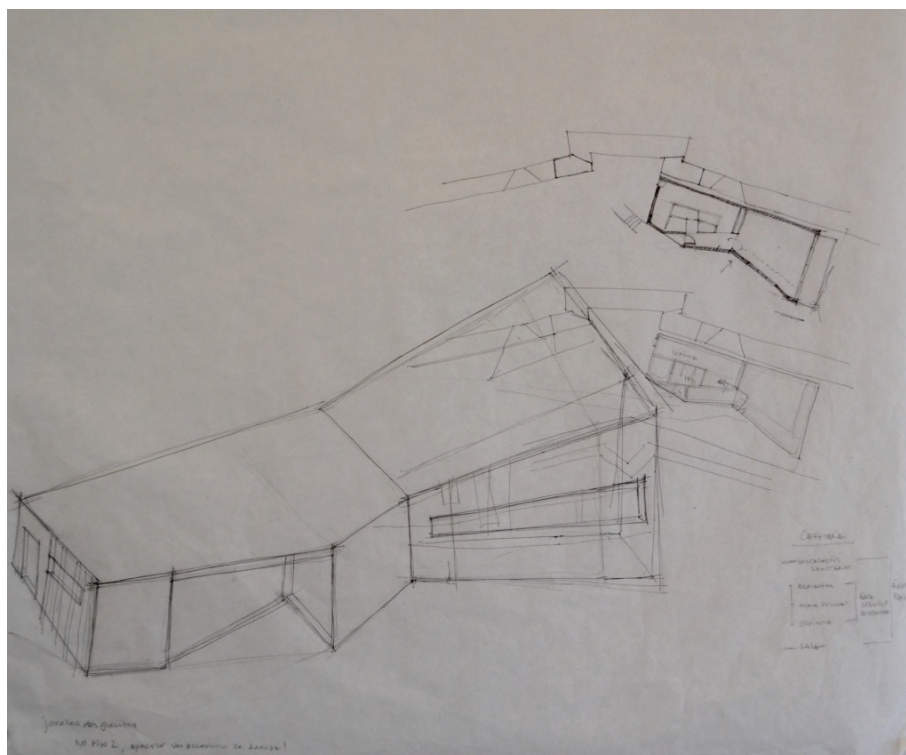
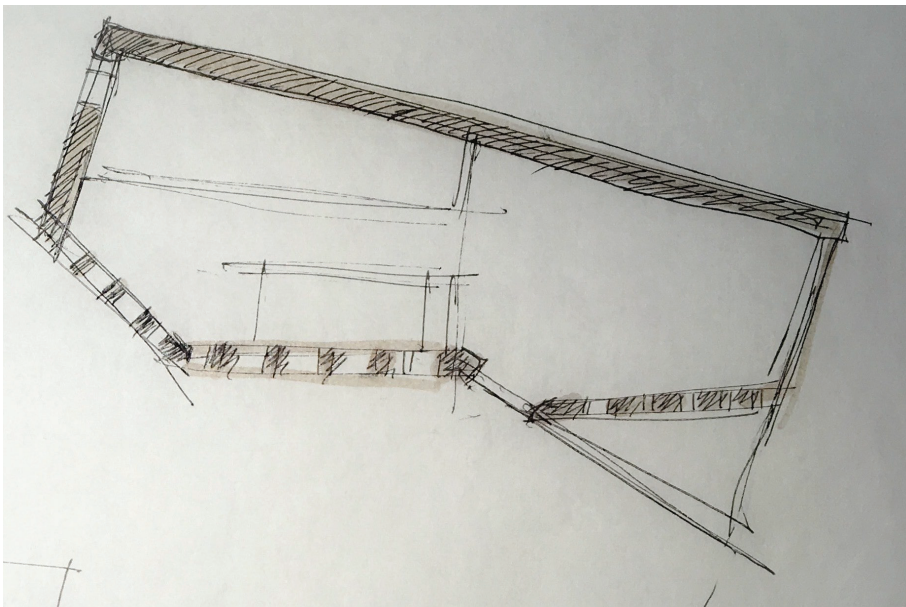
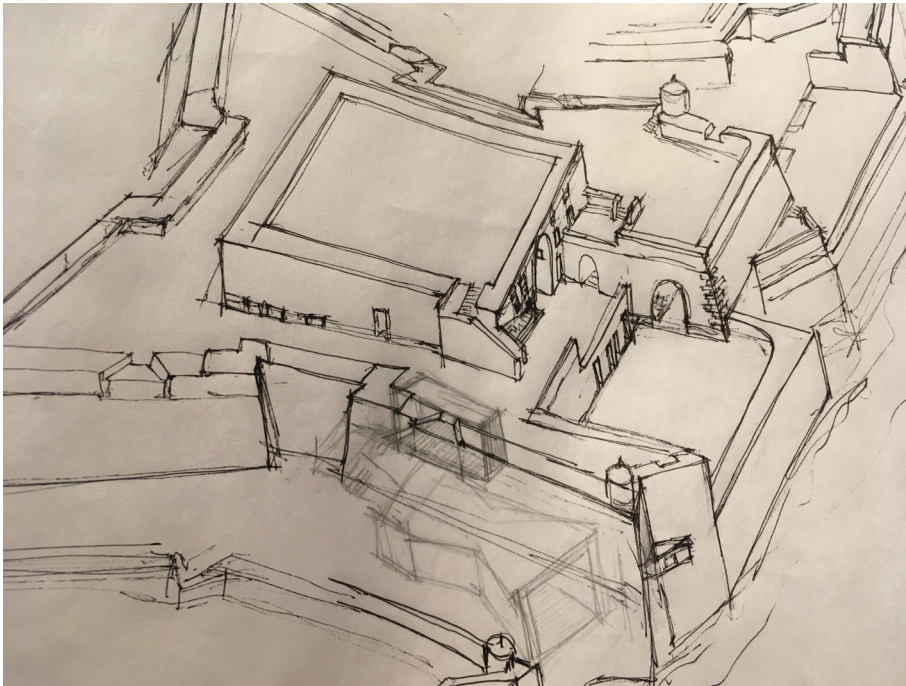
Plano 2

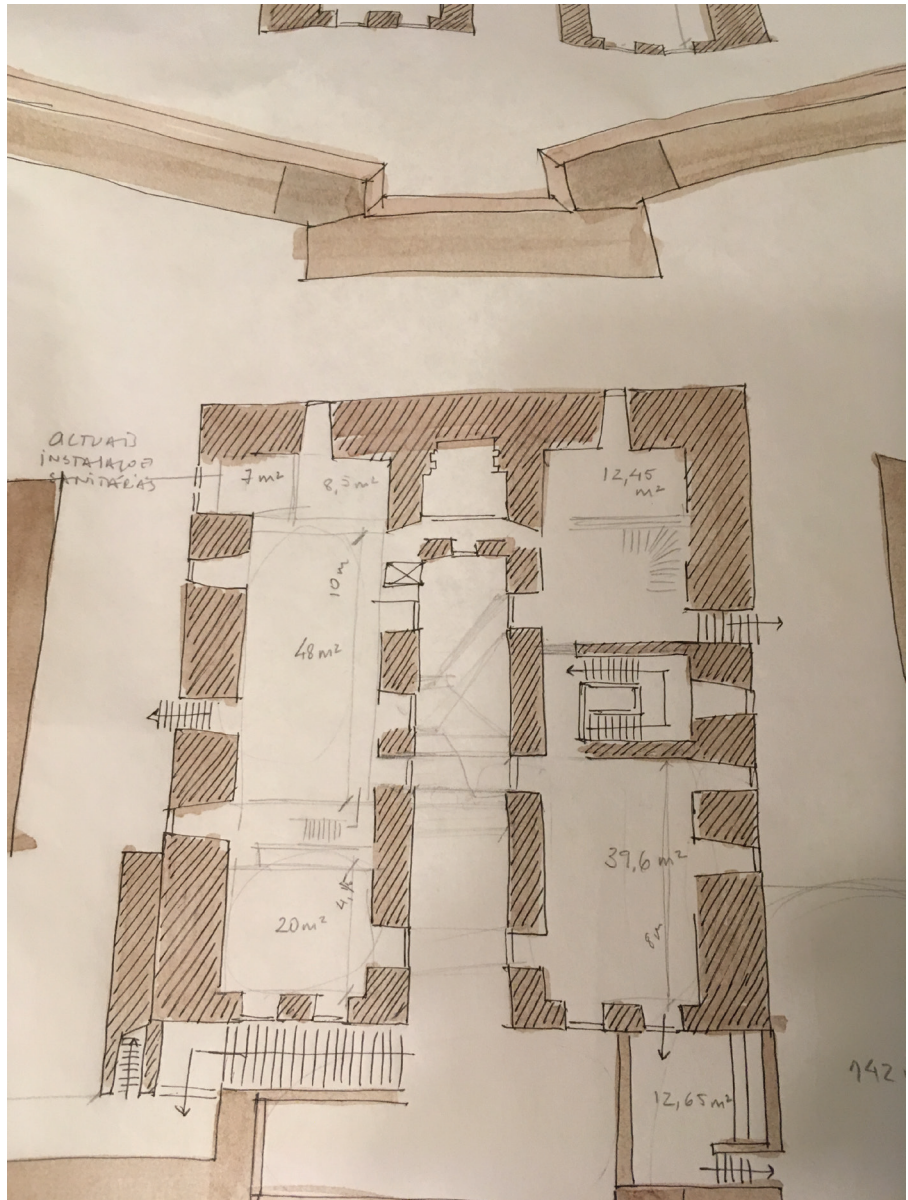
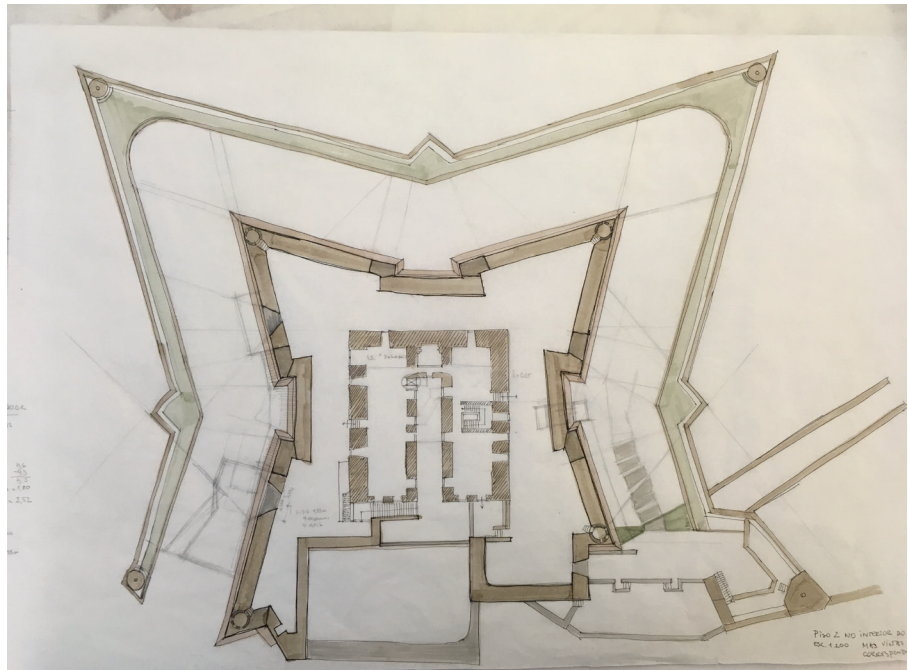


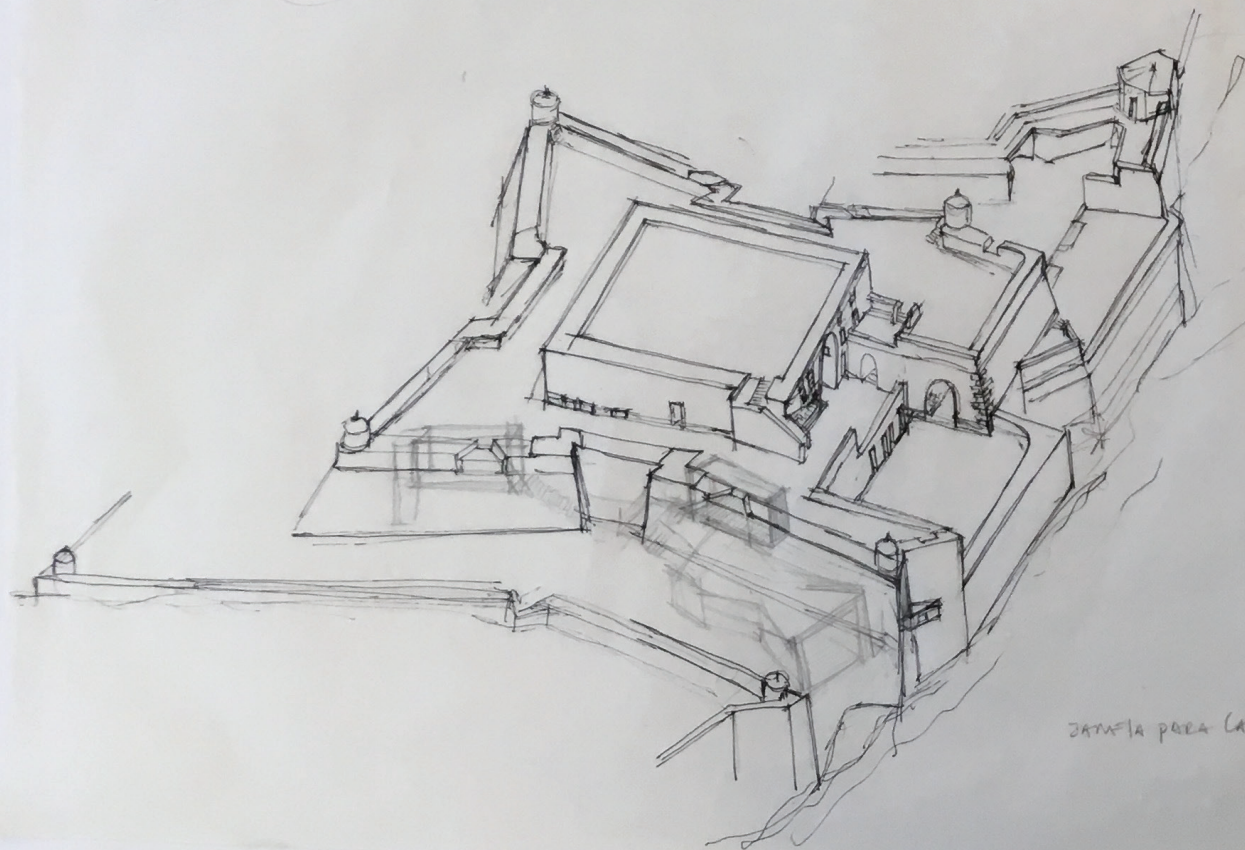
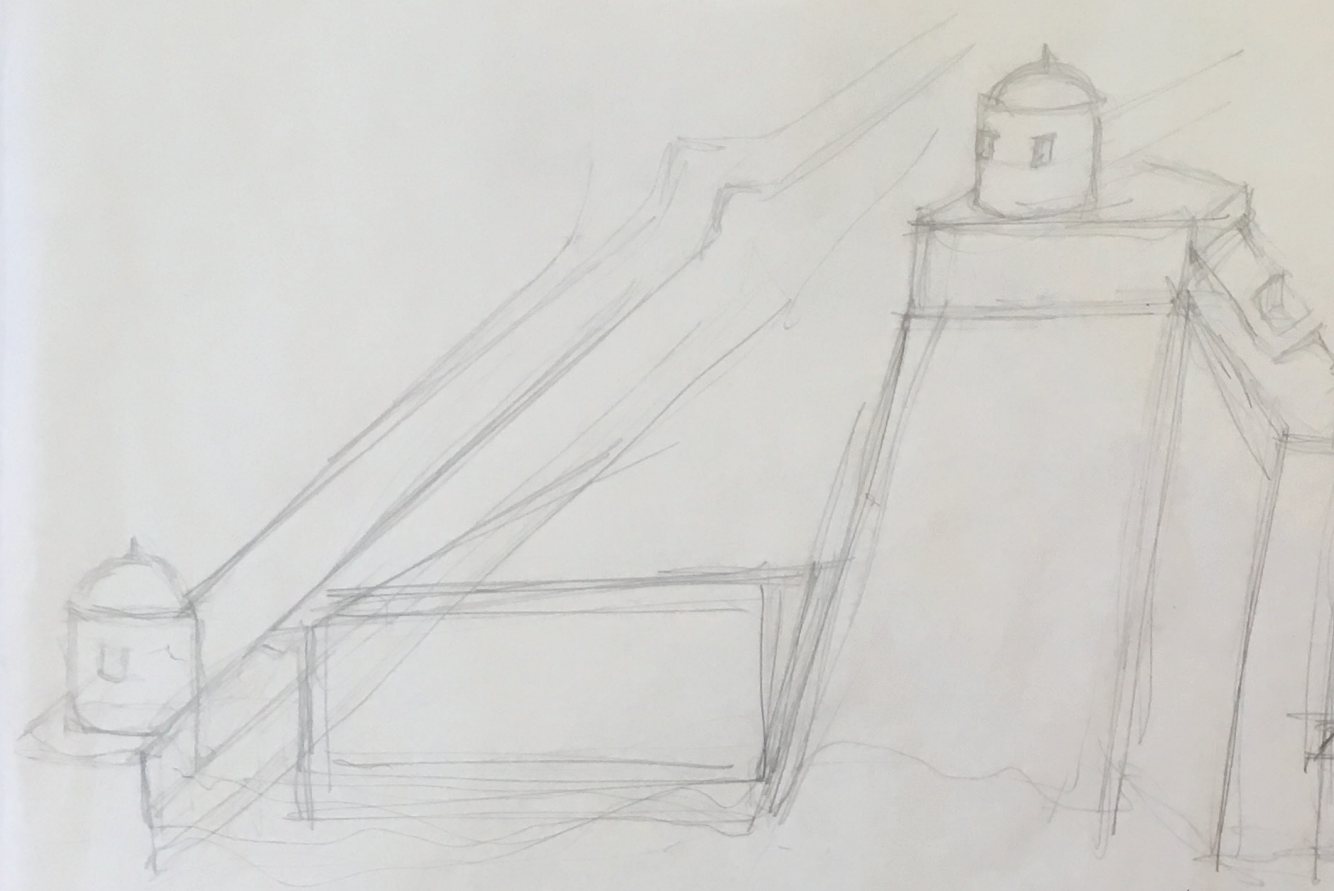
Plano 0
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7

Plano 0
- 1.5.7
- 1.5.7
- 1.5.7

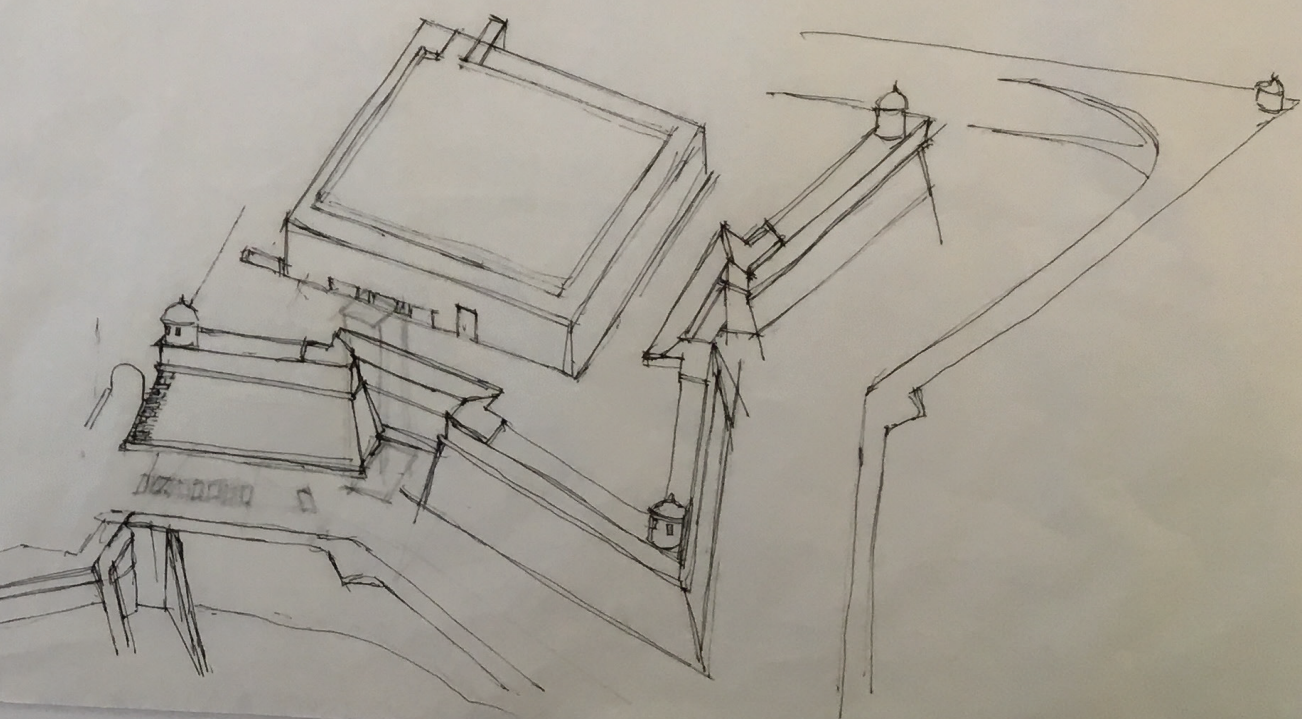
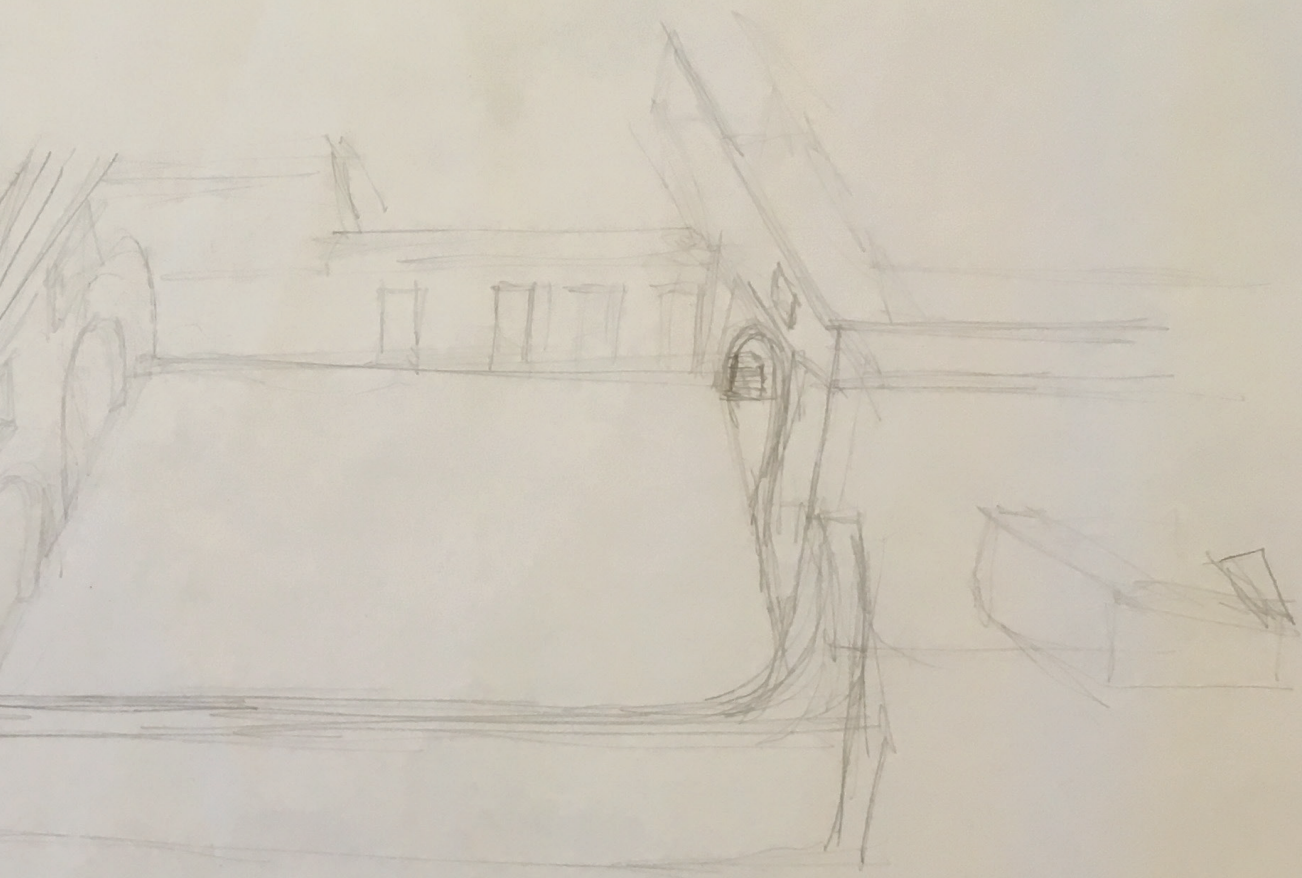


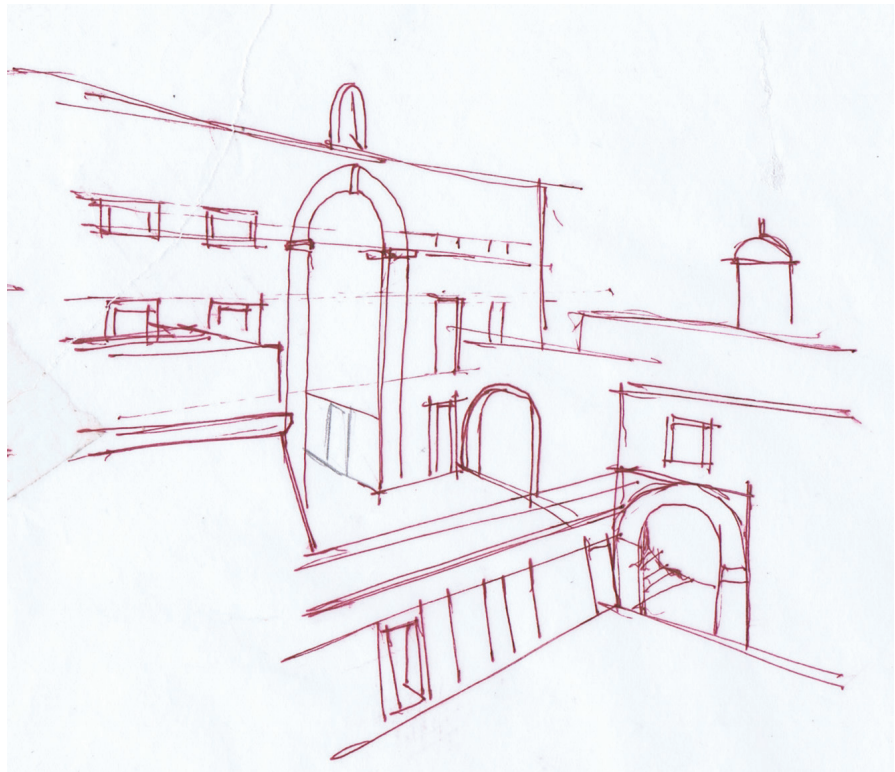


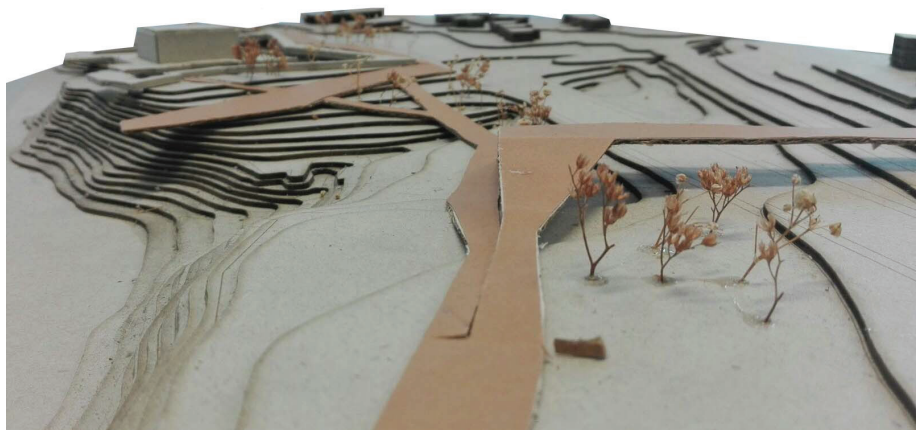
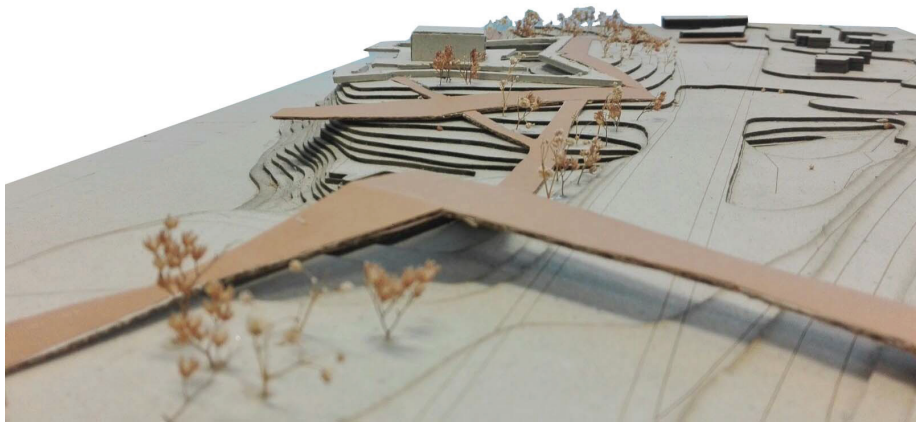
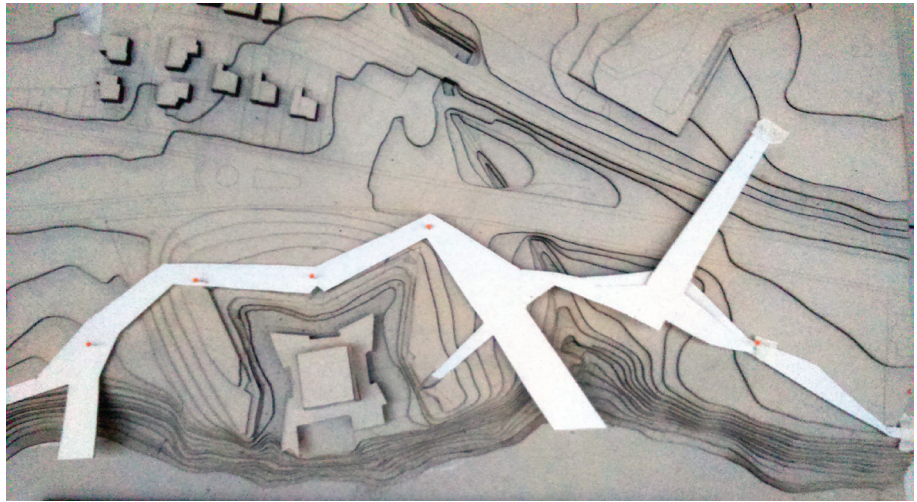


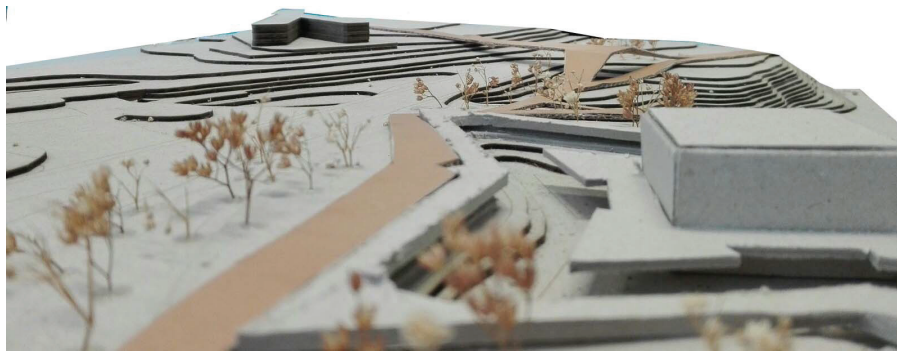


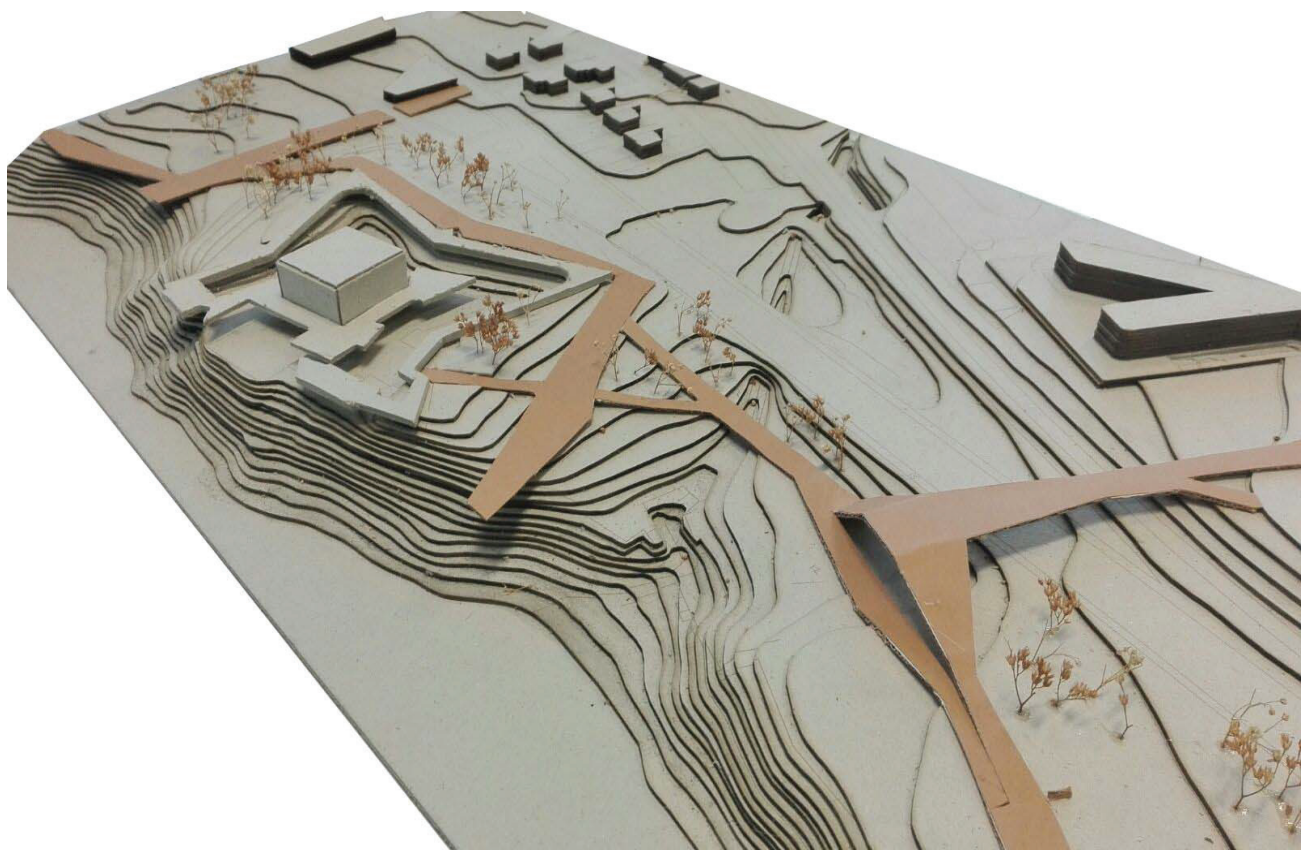
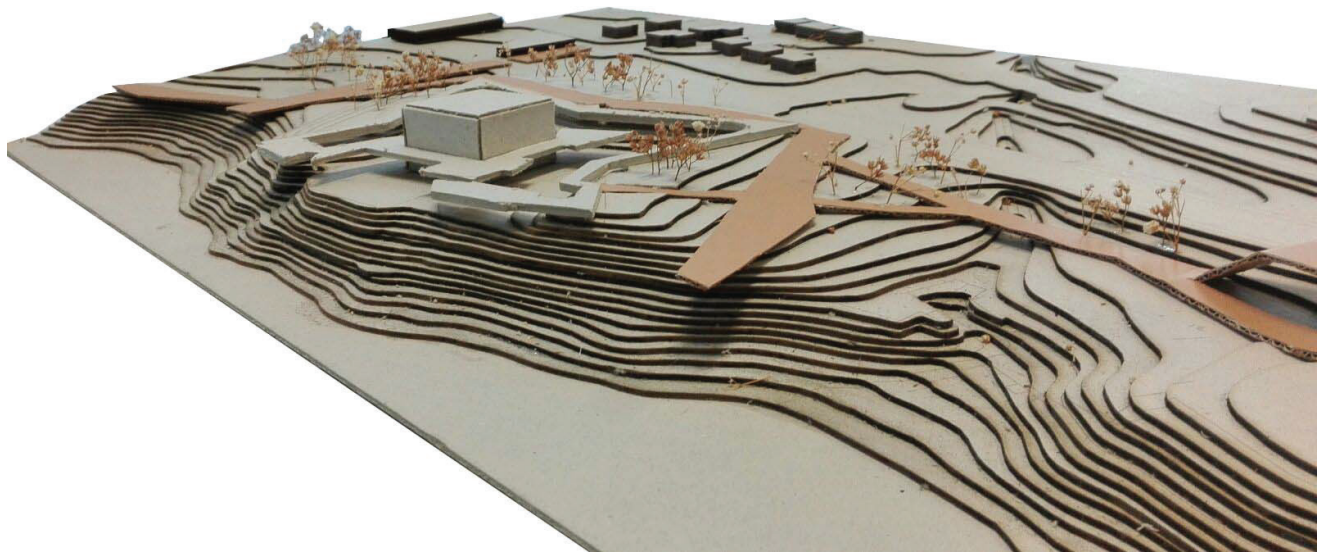
PLANETA PARA CASUALS

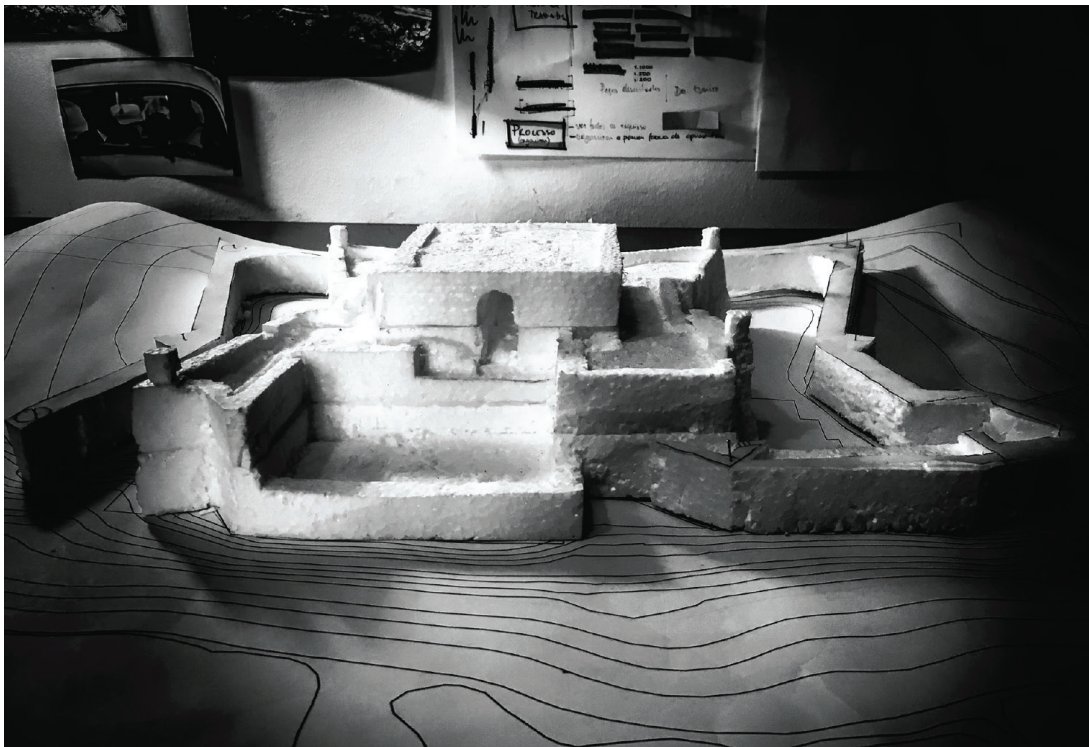
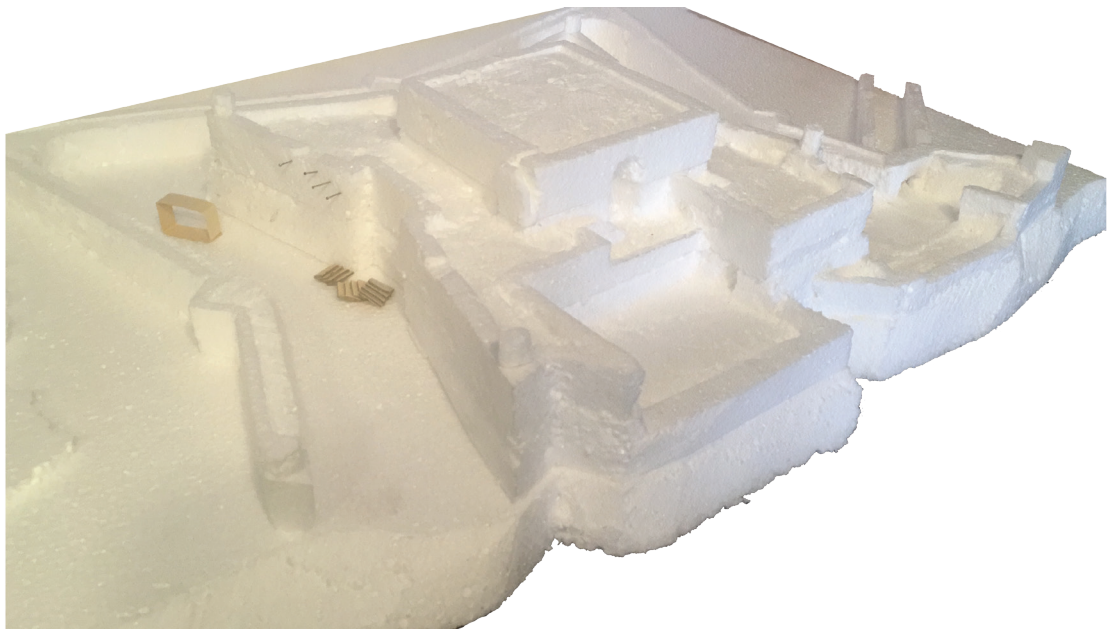




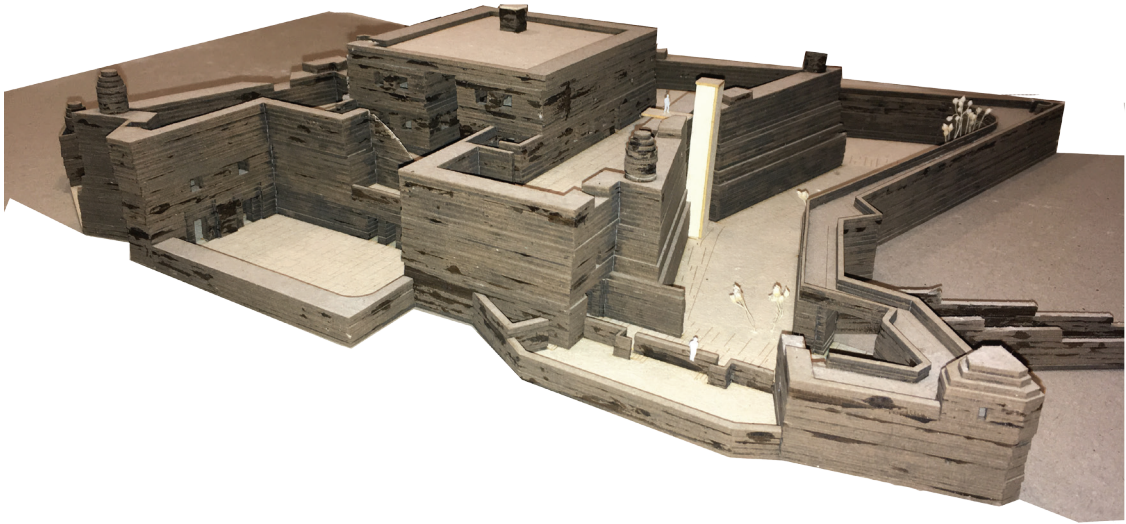


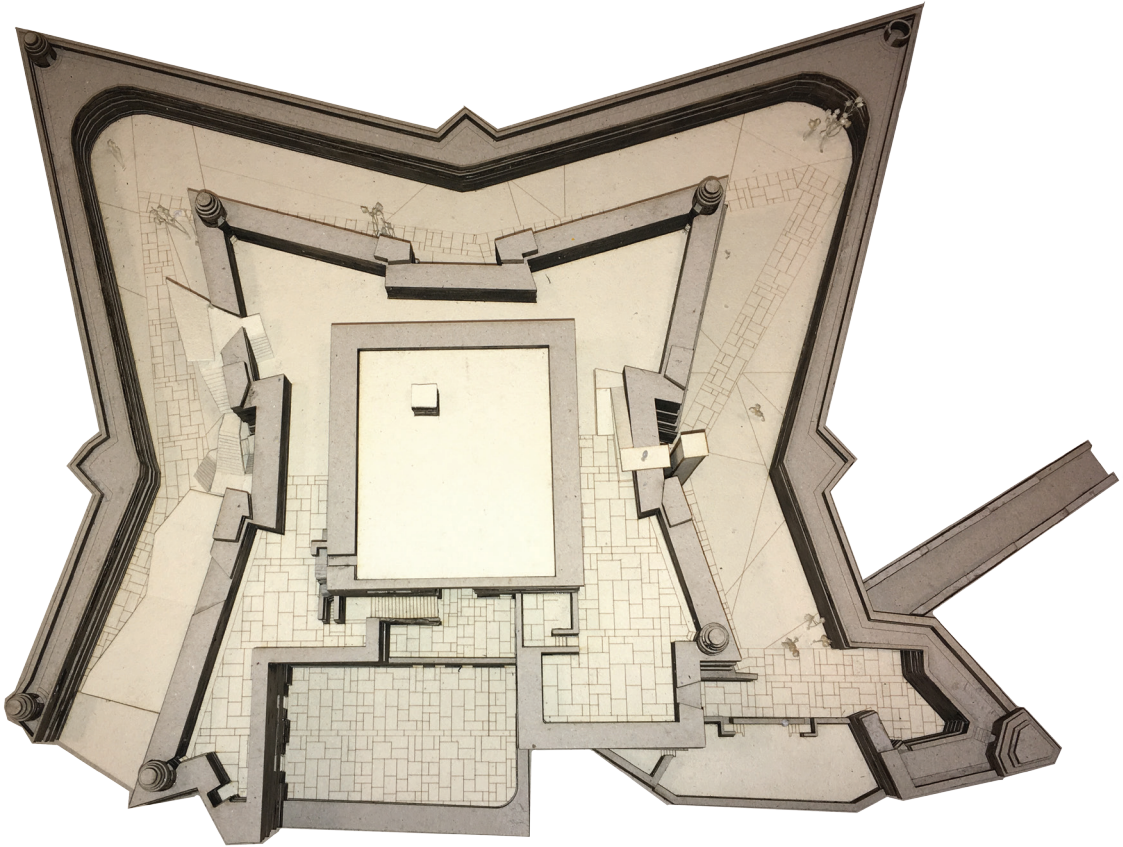
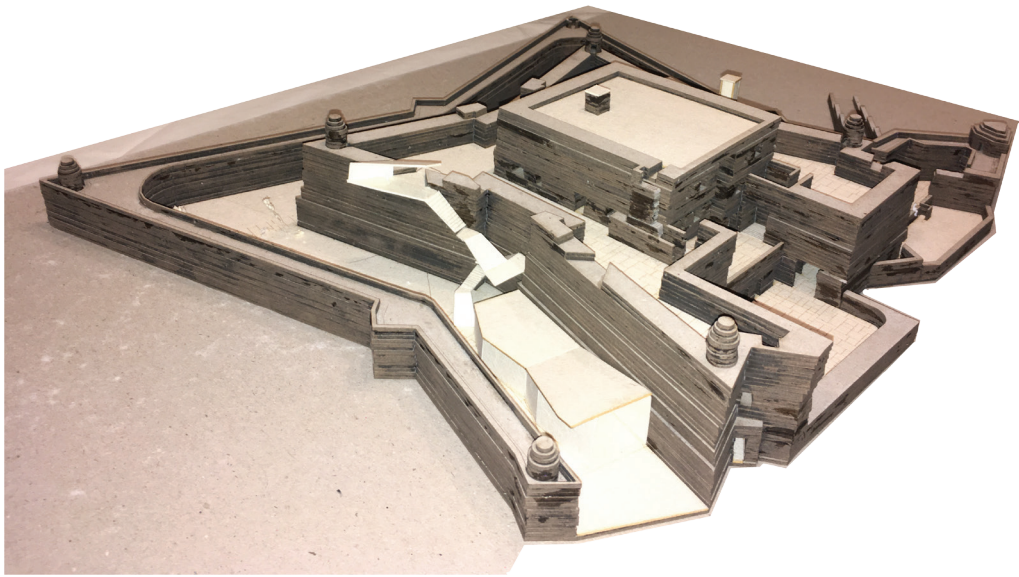


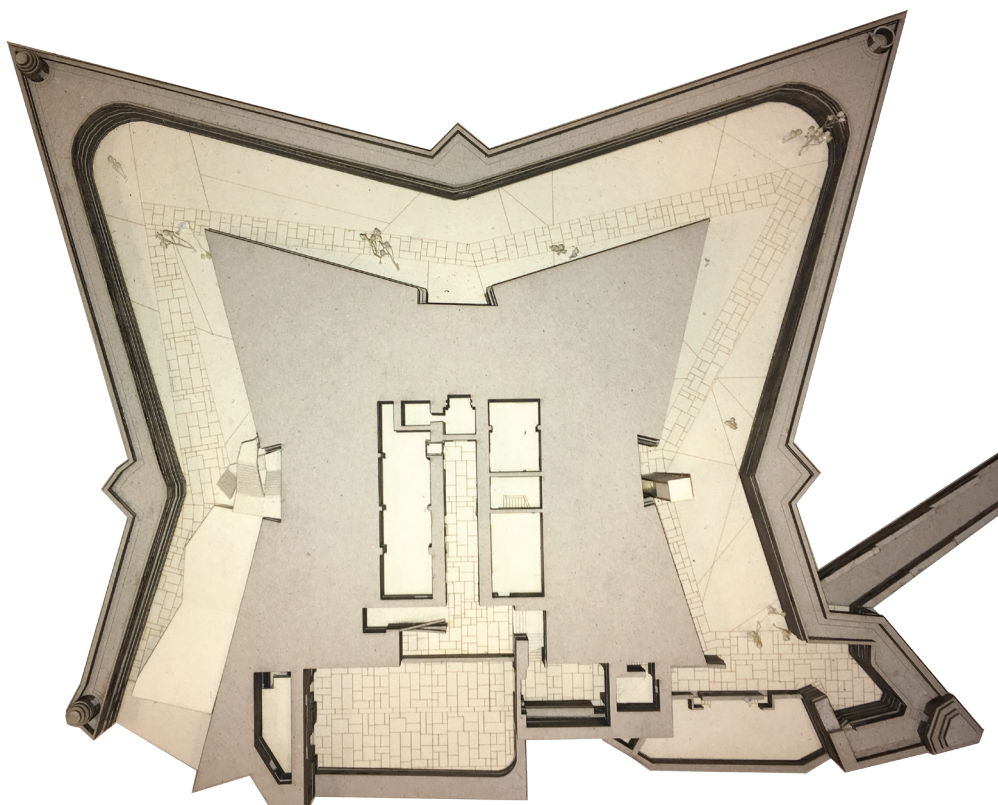
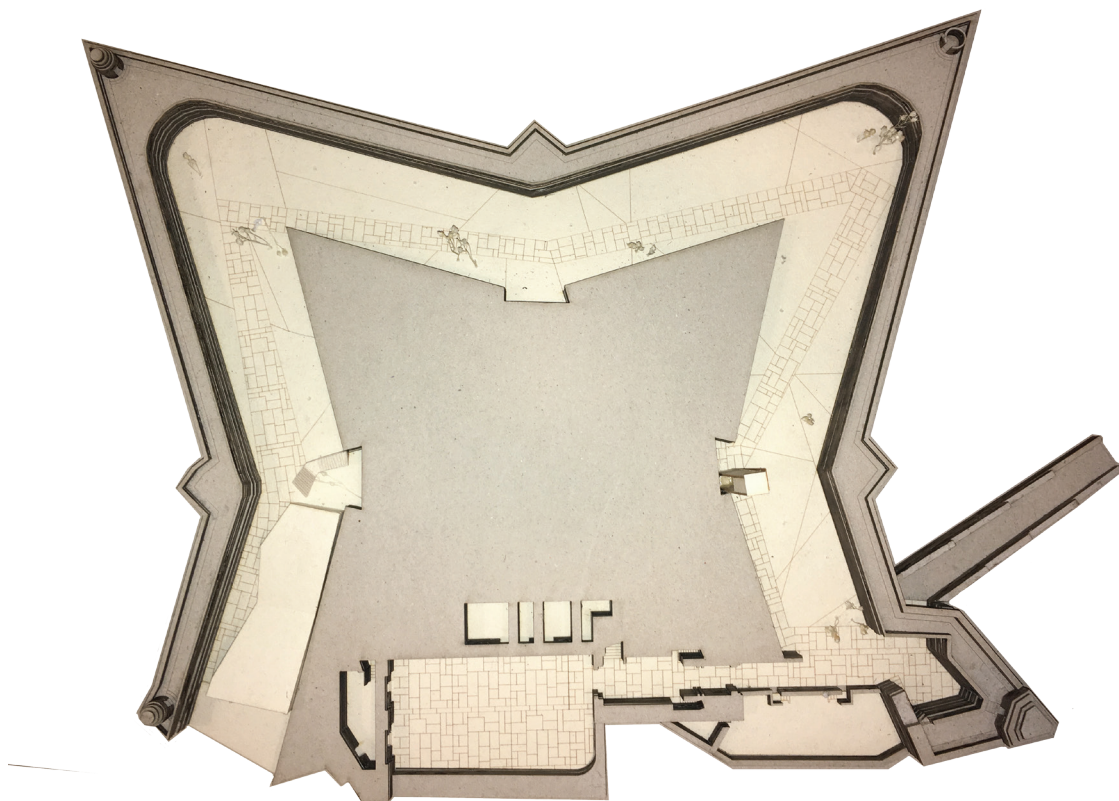


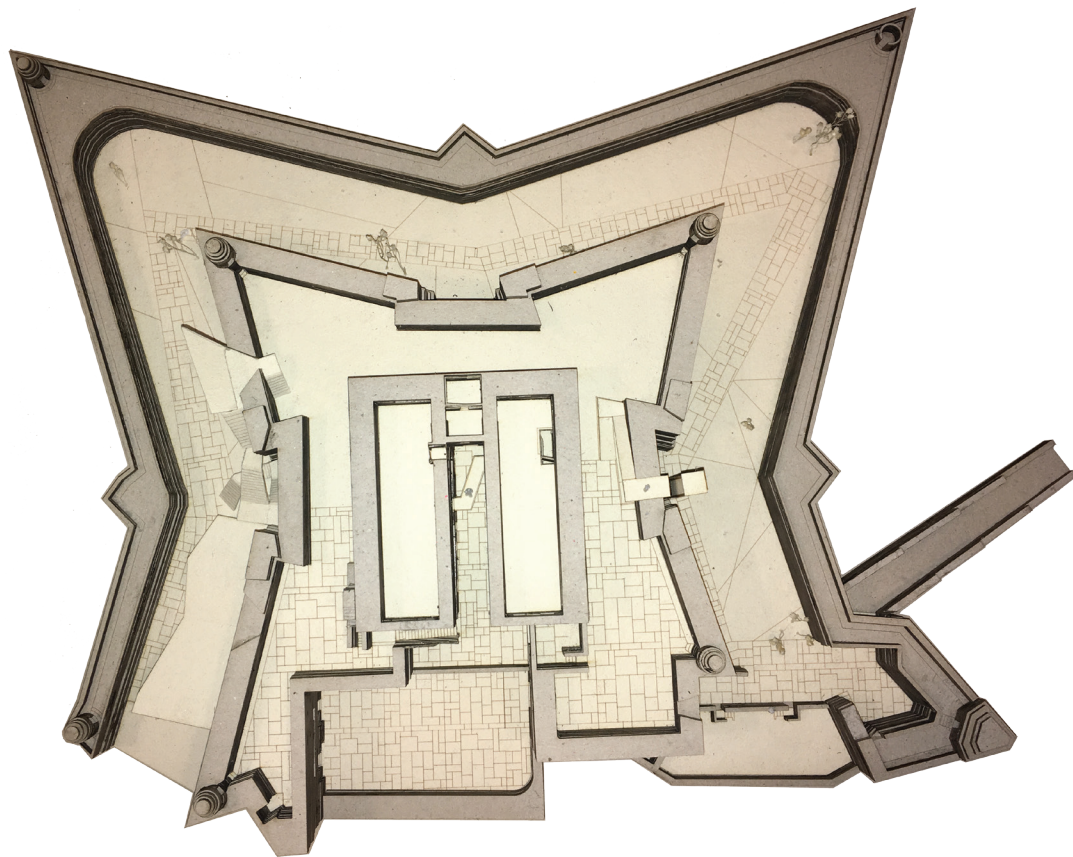
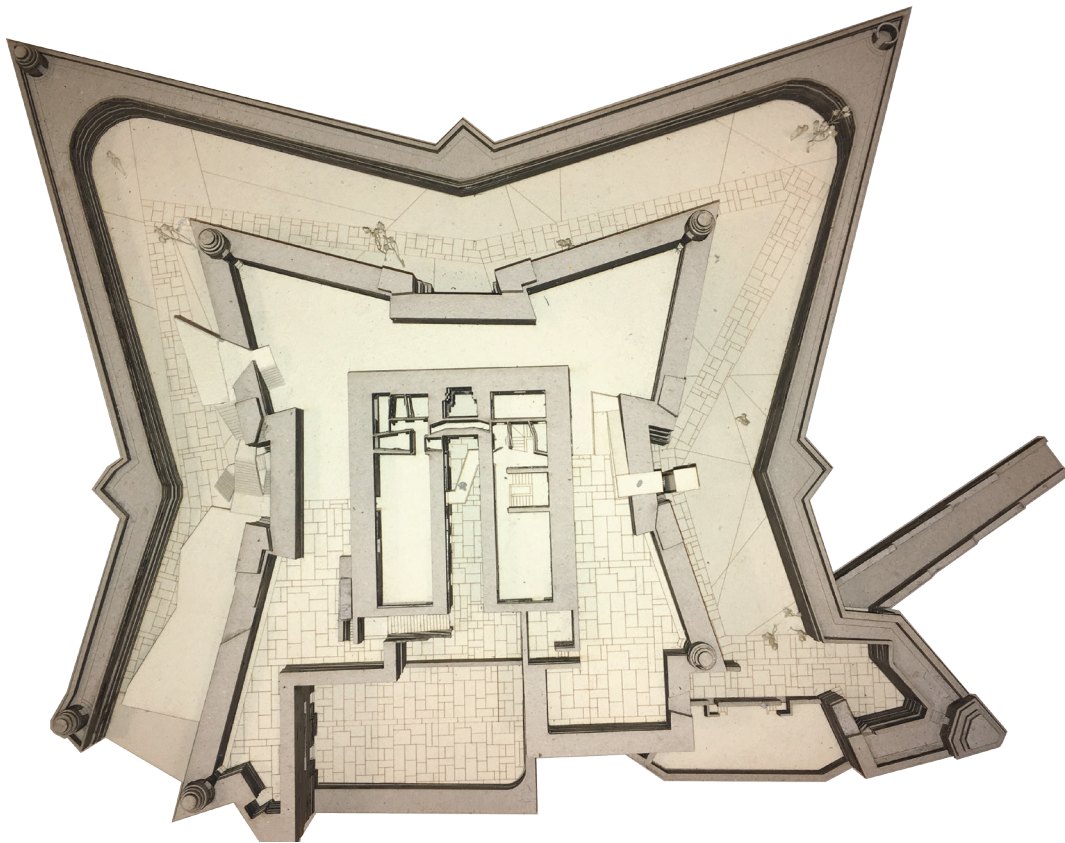












ANEXO IV. PAINEIS

- 01| Enquadramento e Localização na Área Metropolitana de Lisboa
- 02| Enquadramento do Território
- 03| São João do Estoril como Área de Oportunidade
- 04| Estratégia e Programa de Intervenção
- 05| Planta da Proposta Urbana | 1.500
- 06| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 0 | 1.200
- 07| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 1 | 1.200
- 08| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 2 | 1.200
- 09| Proposta de Intervenção no Forte de Santo António | Piso 3 | 1.200
- 10| Axonometria Usos e Funções da Proposta de Intervenção no Forte

CASCAIS E ESTORIL

29.16 km 2

População

61808 hab

Densidade Populacional

2120 hab / km 2

Número de Empresas

16.326

Parques e Jardins

141

Número de Autocarros

56

Total do Património Cultural Imóvel

946

Área do Parque Natural Cascais

32.72 Km2

Extensão de Ciclovía

12.391.53 m

Percursos Pedonais e Cicláveis

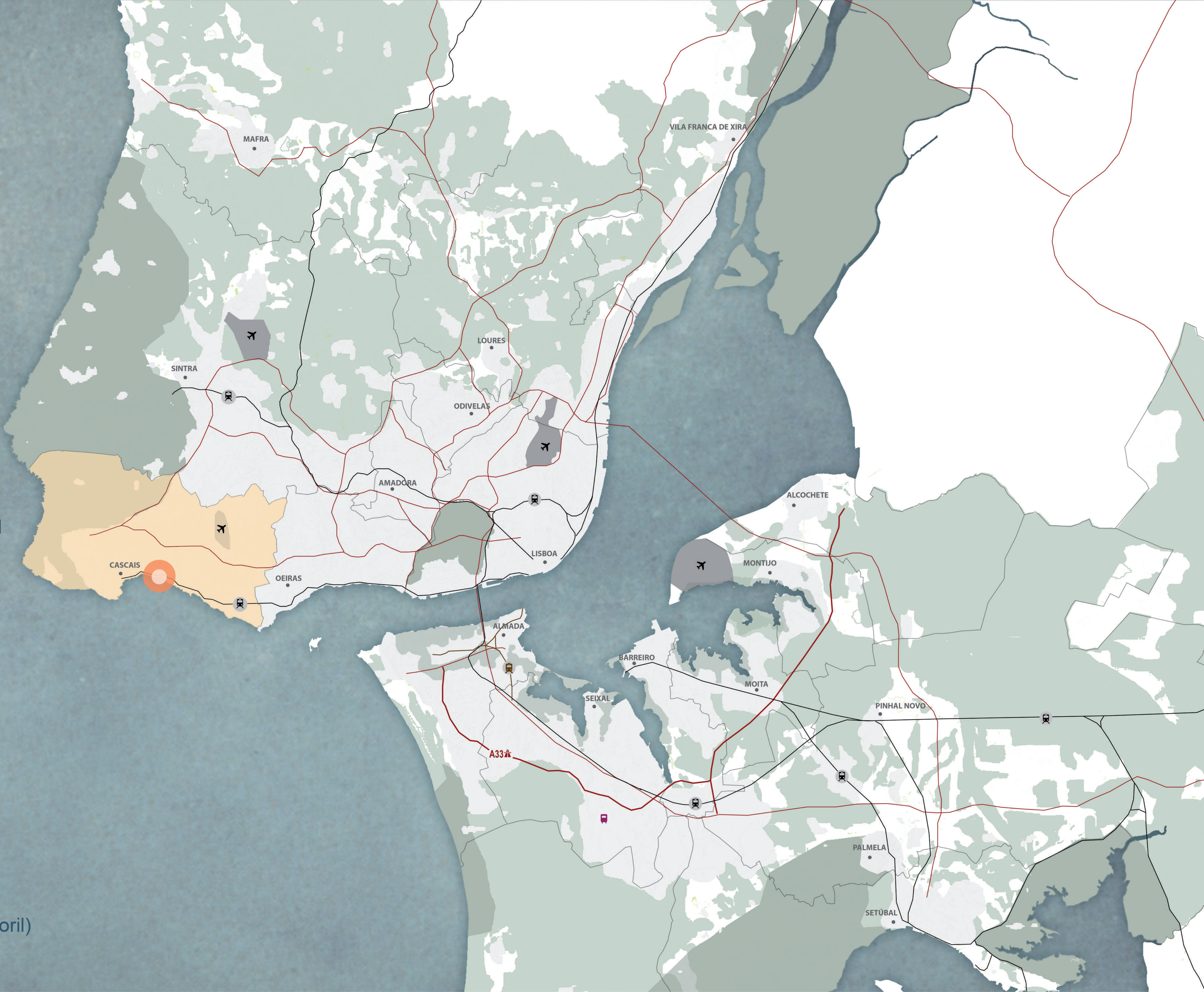
96 Km

Orla Costeira

30 Km

Paredão (Cascais - S. João do Estoril)

3 Km



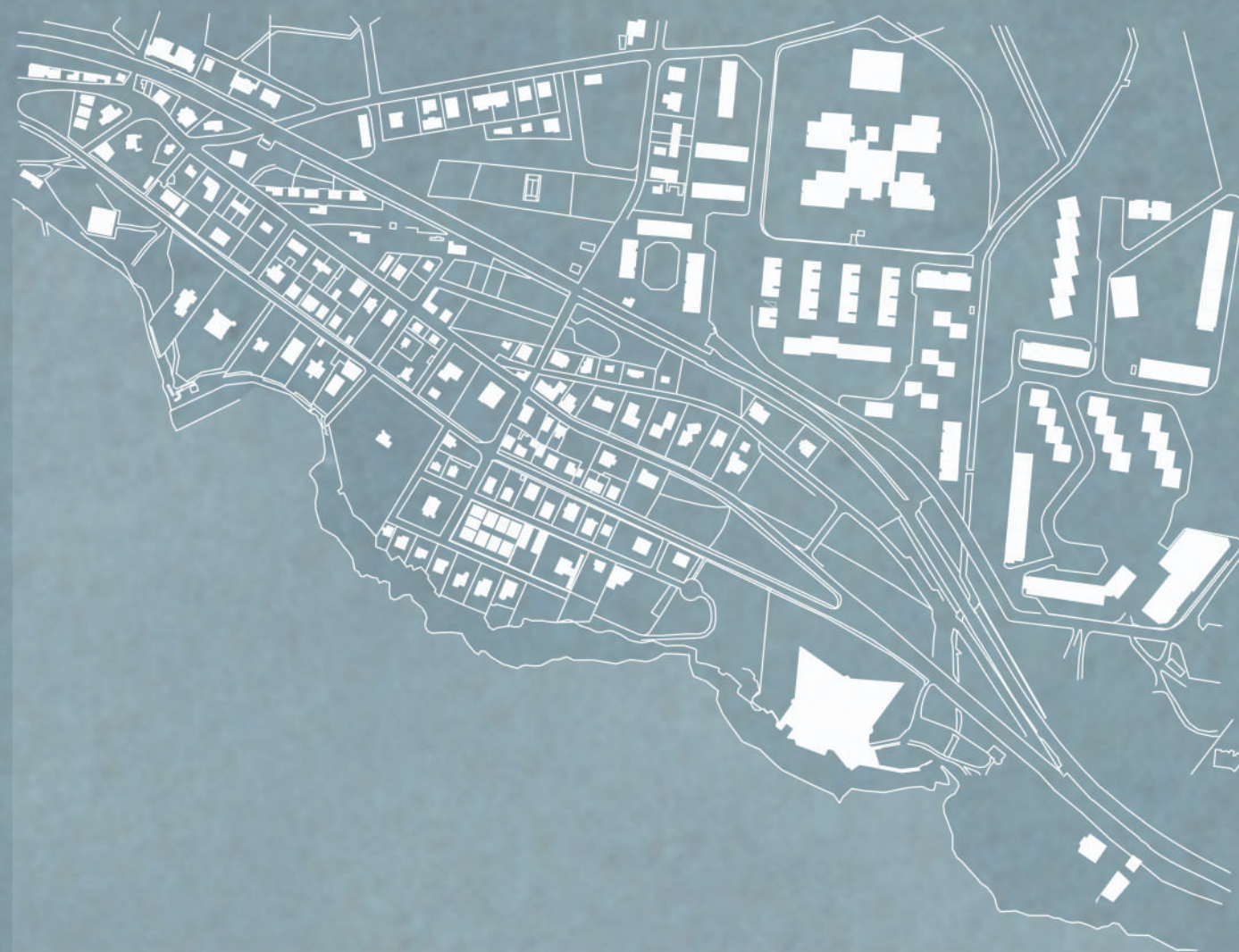




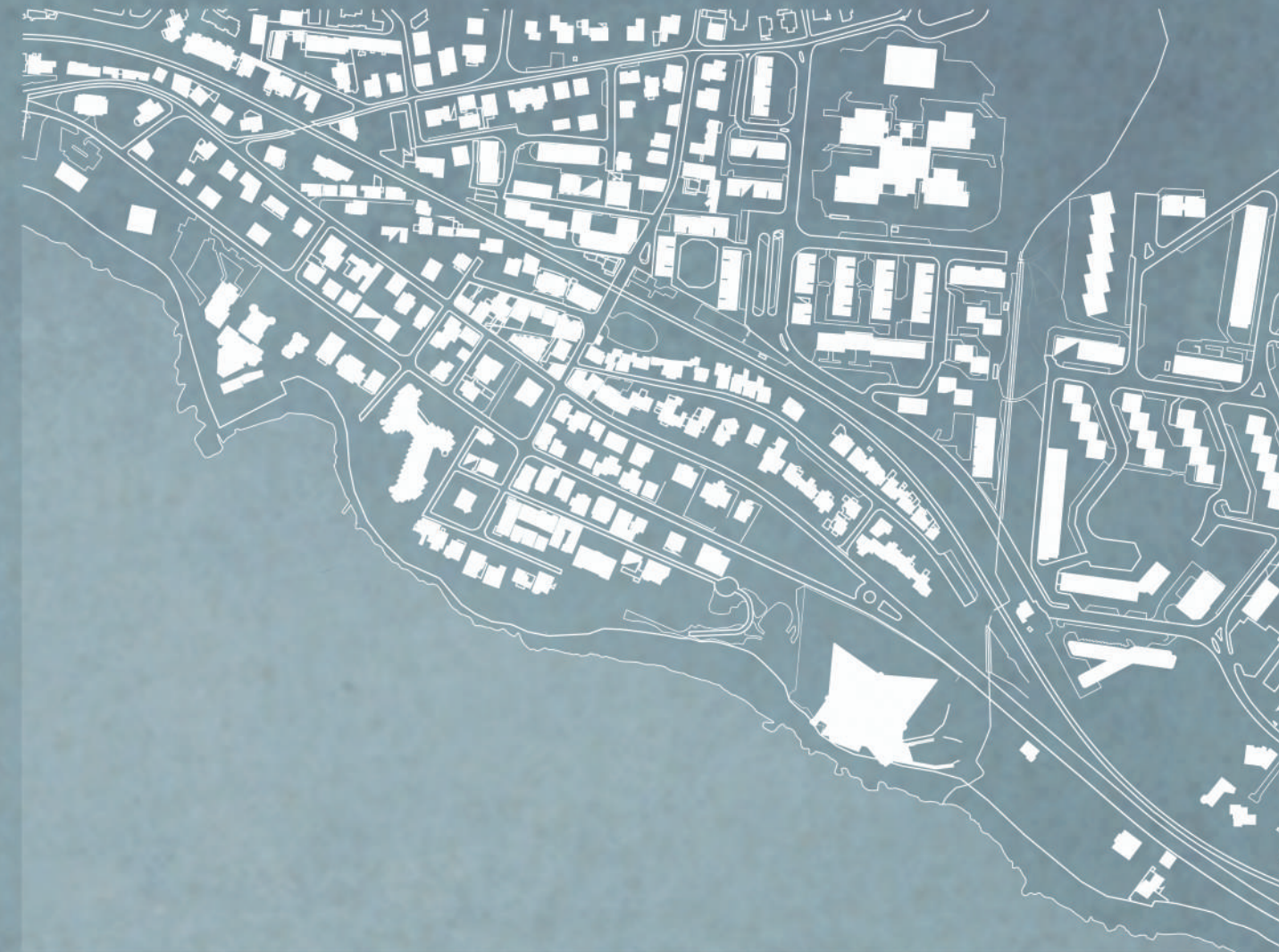
Evolução
Histórica
1912



1974



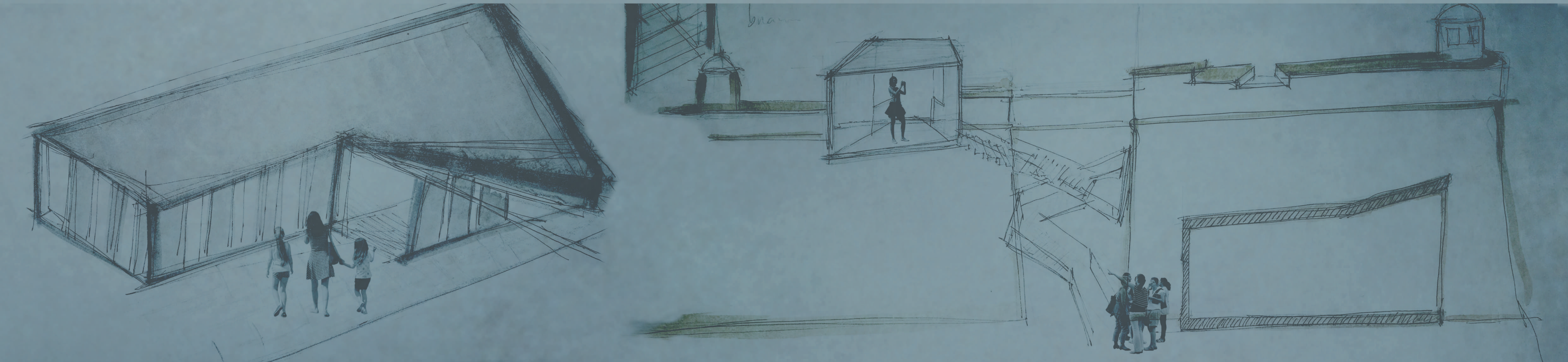
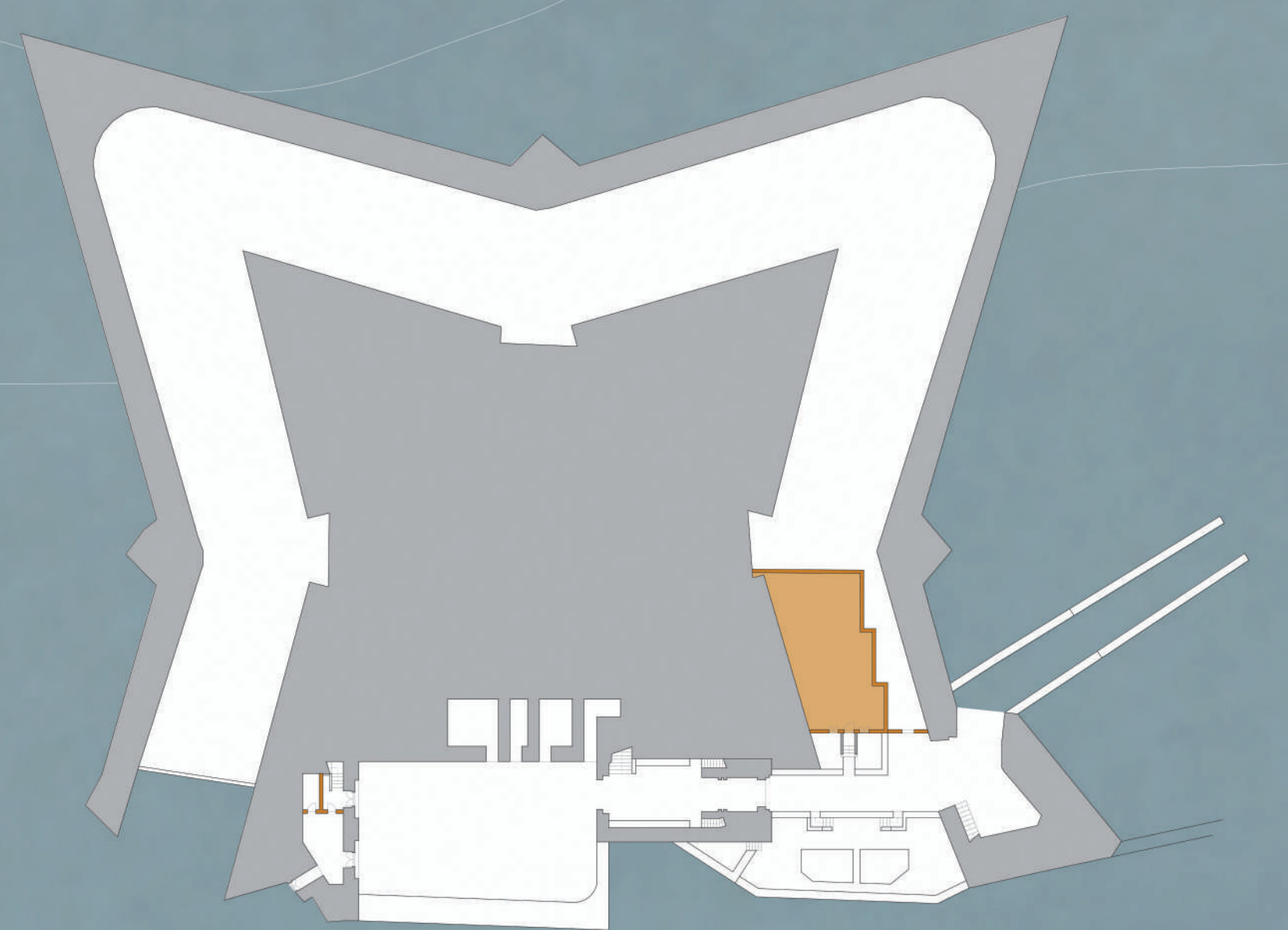
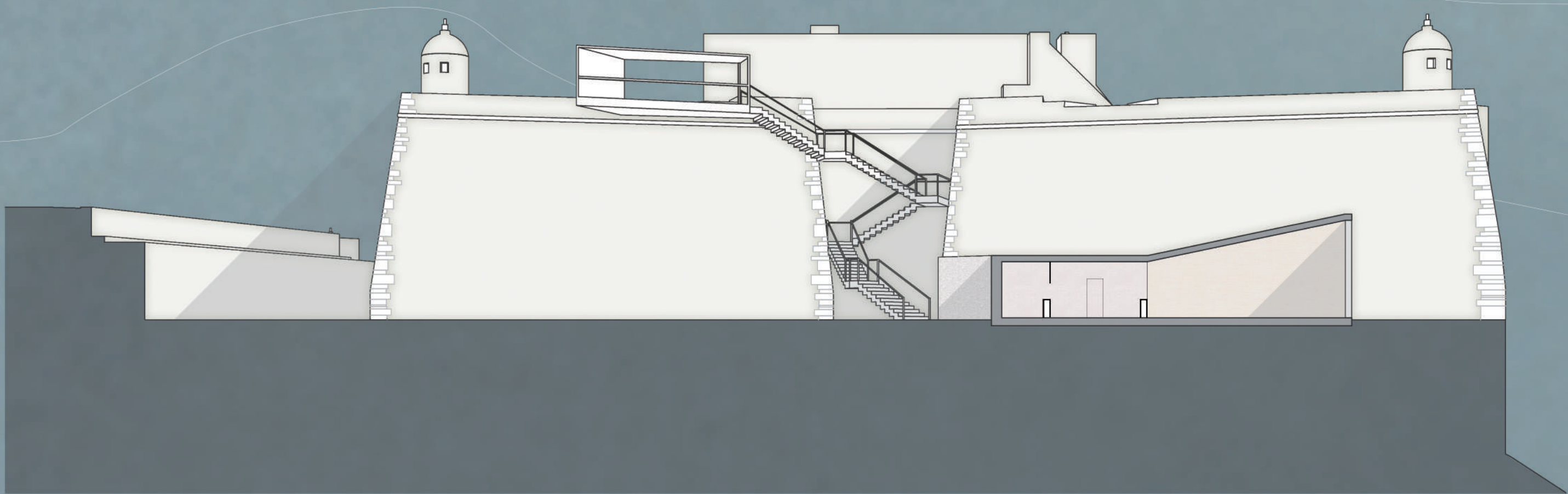
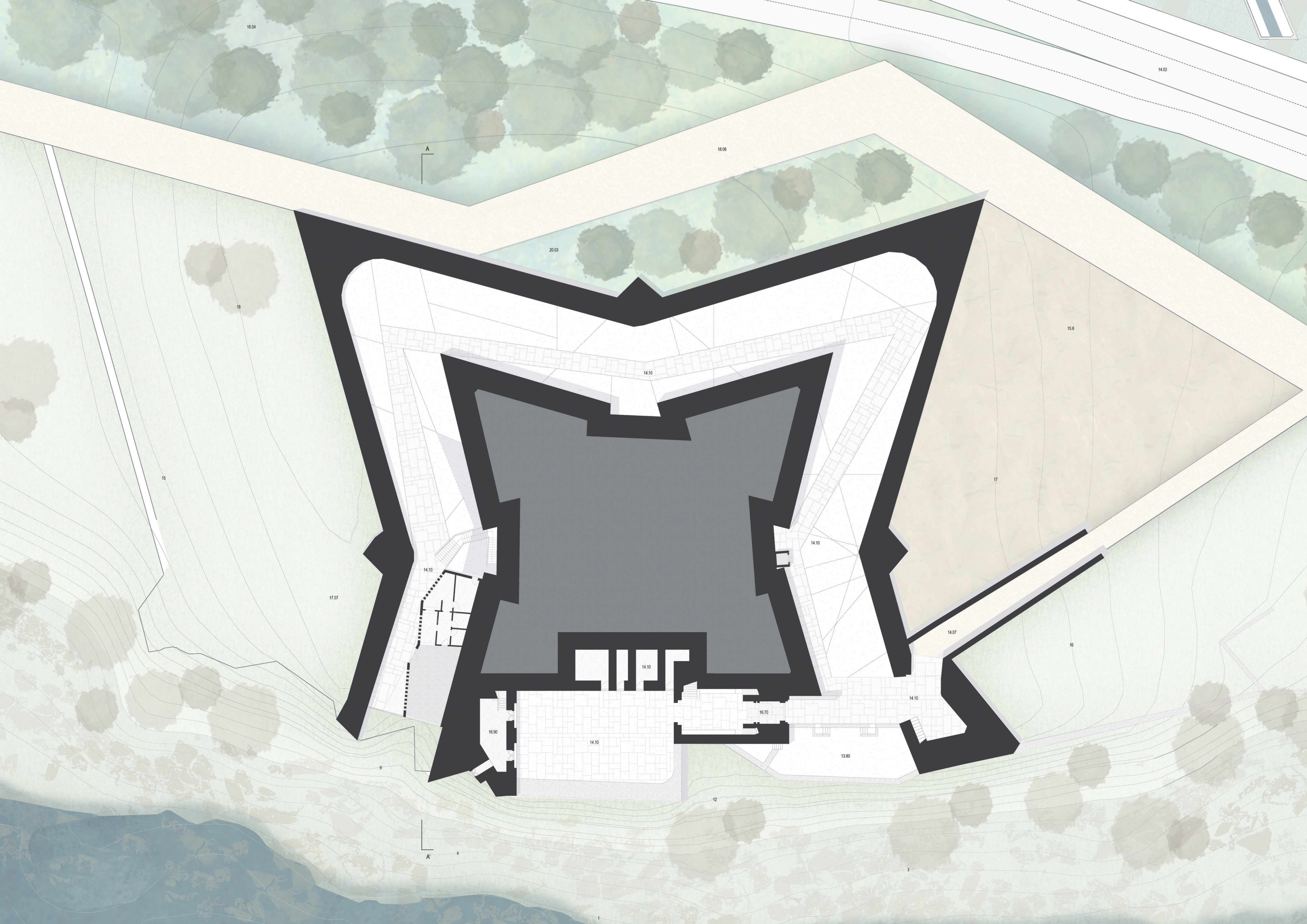
2018

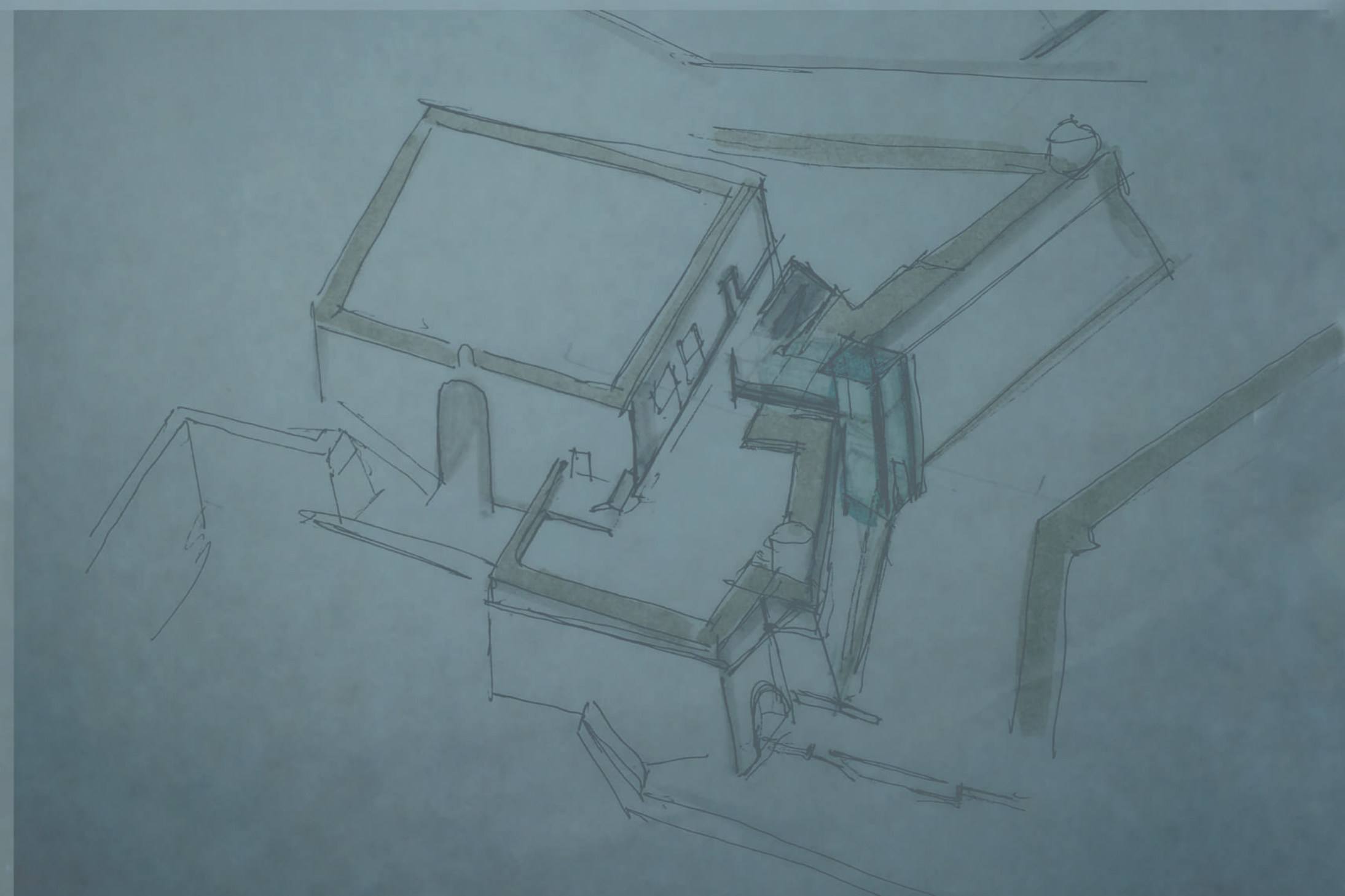
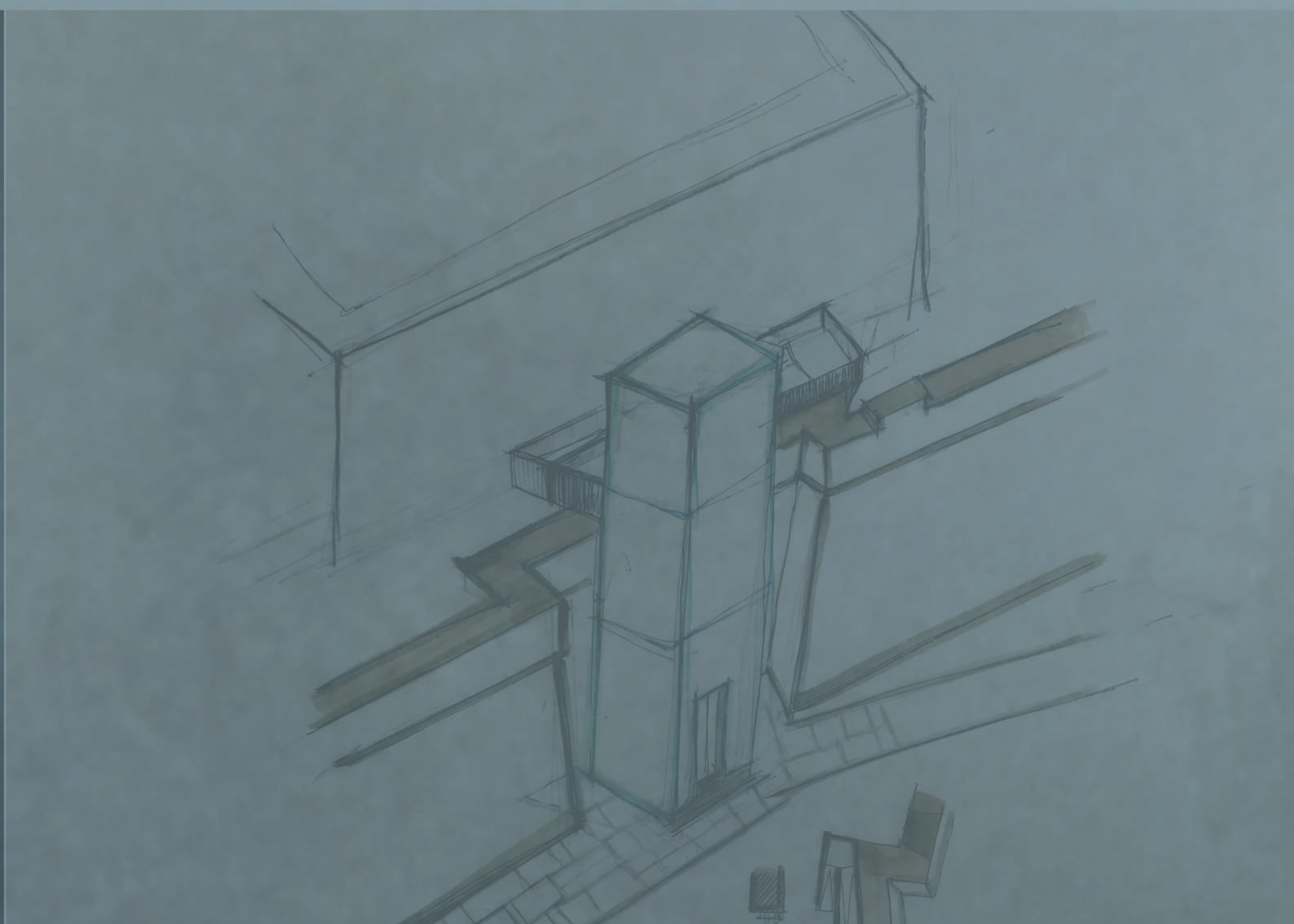
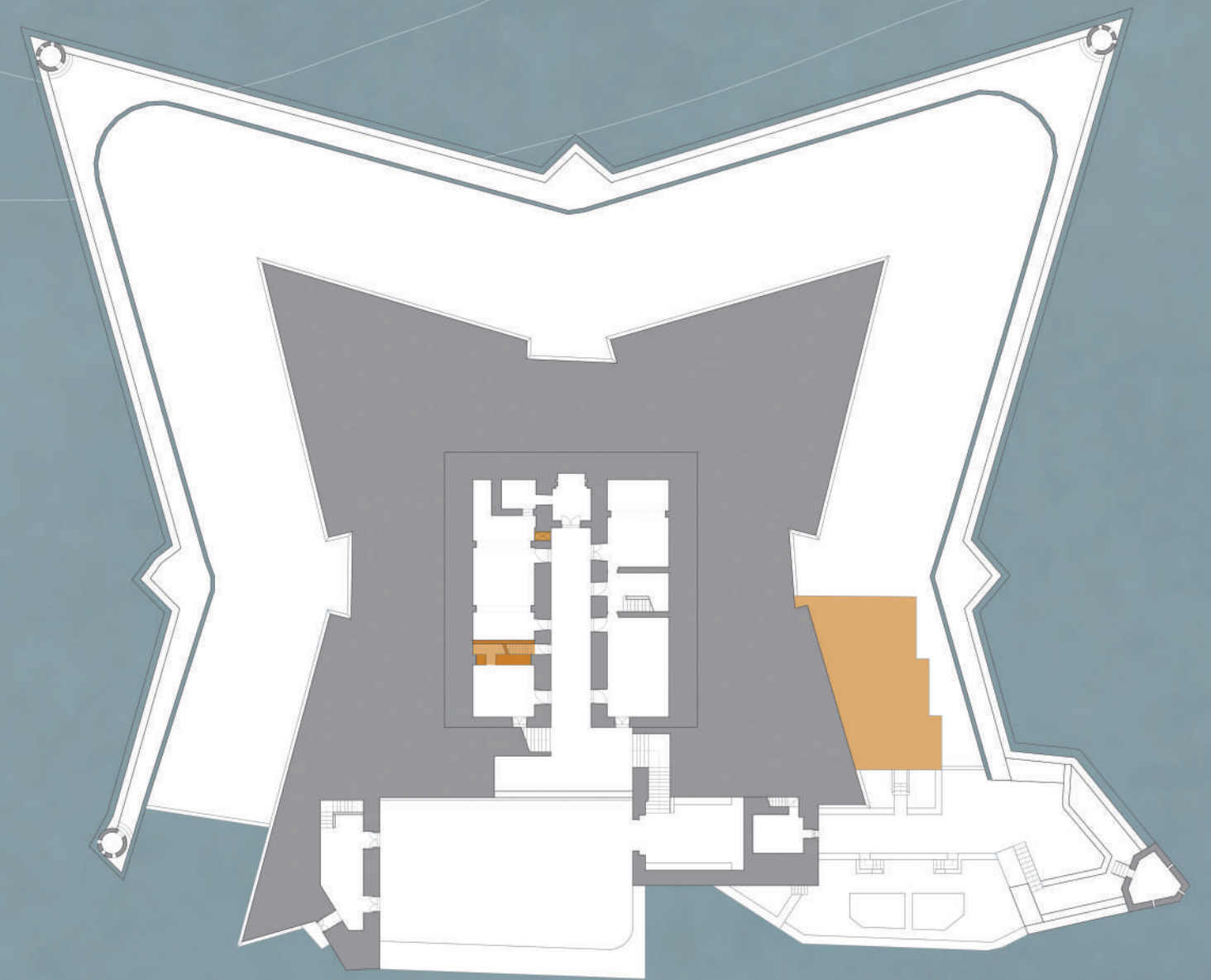
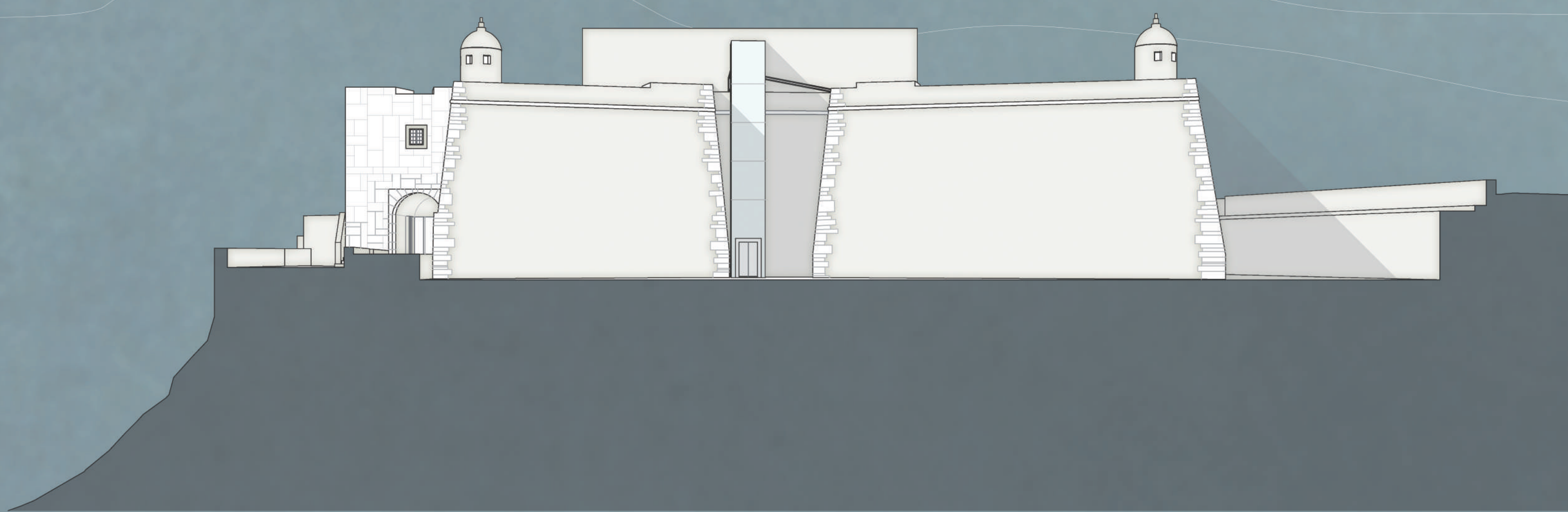
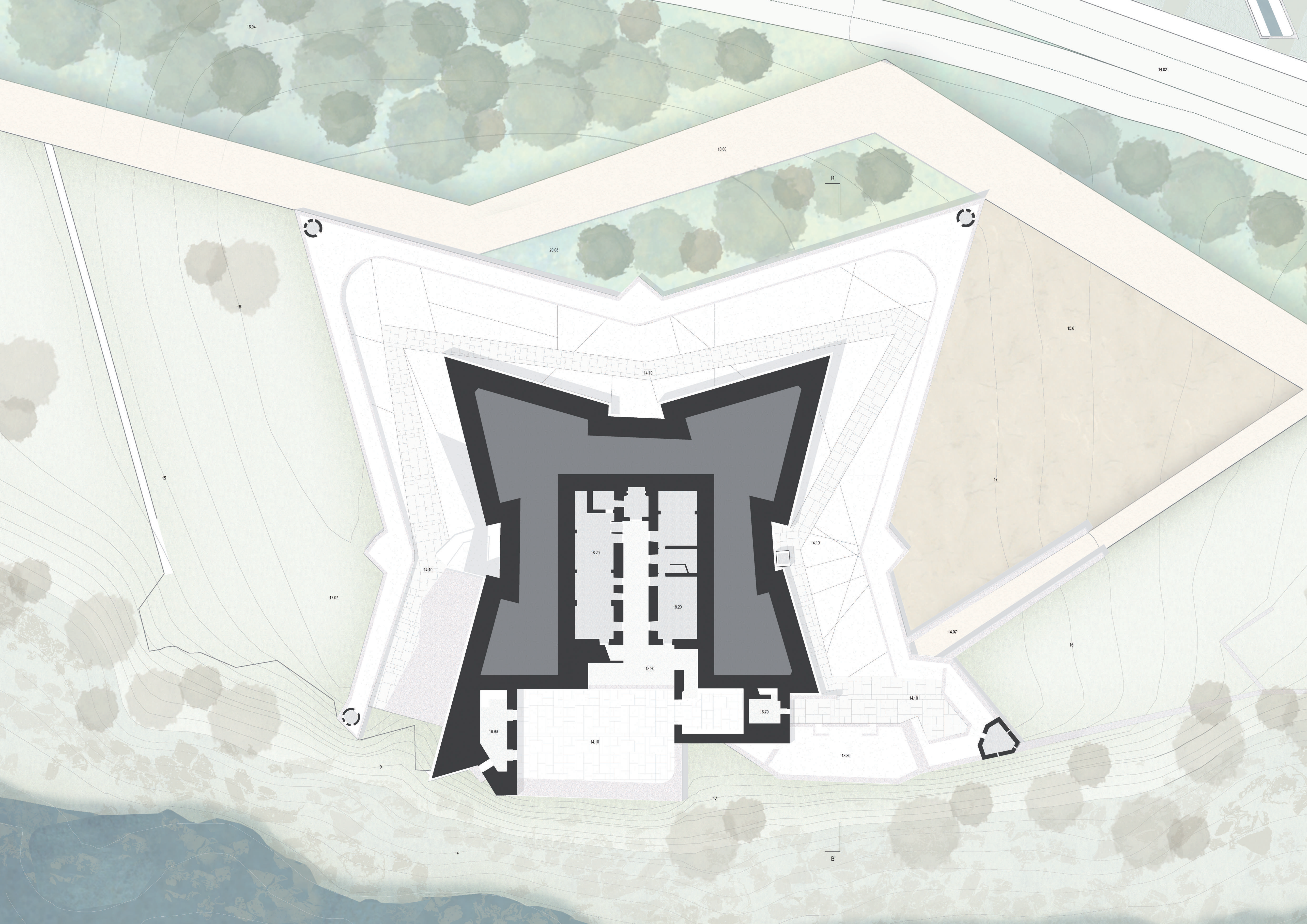


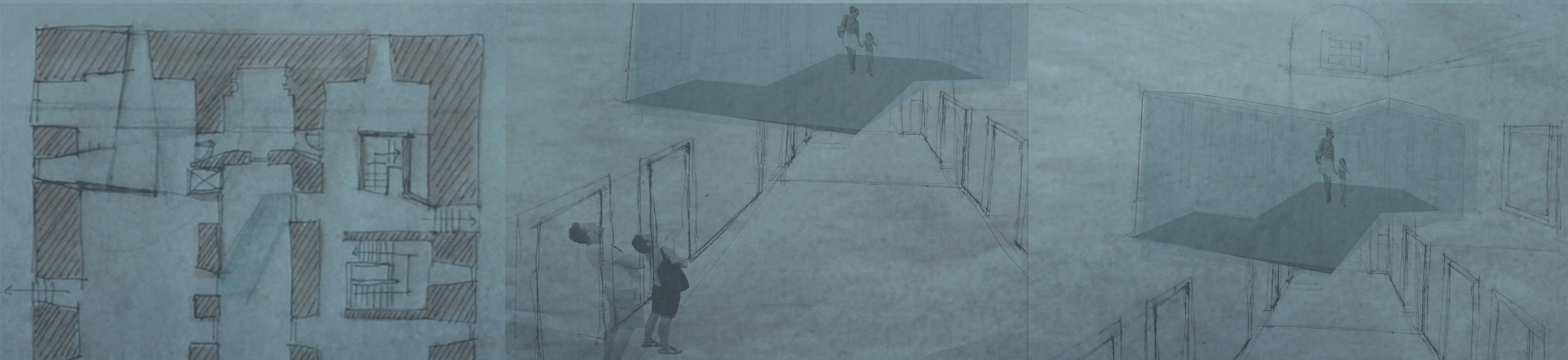
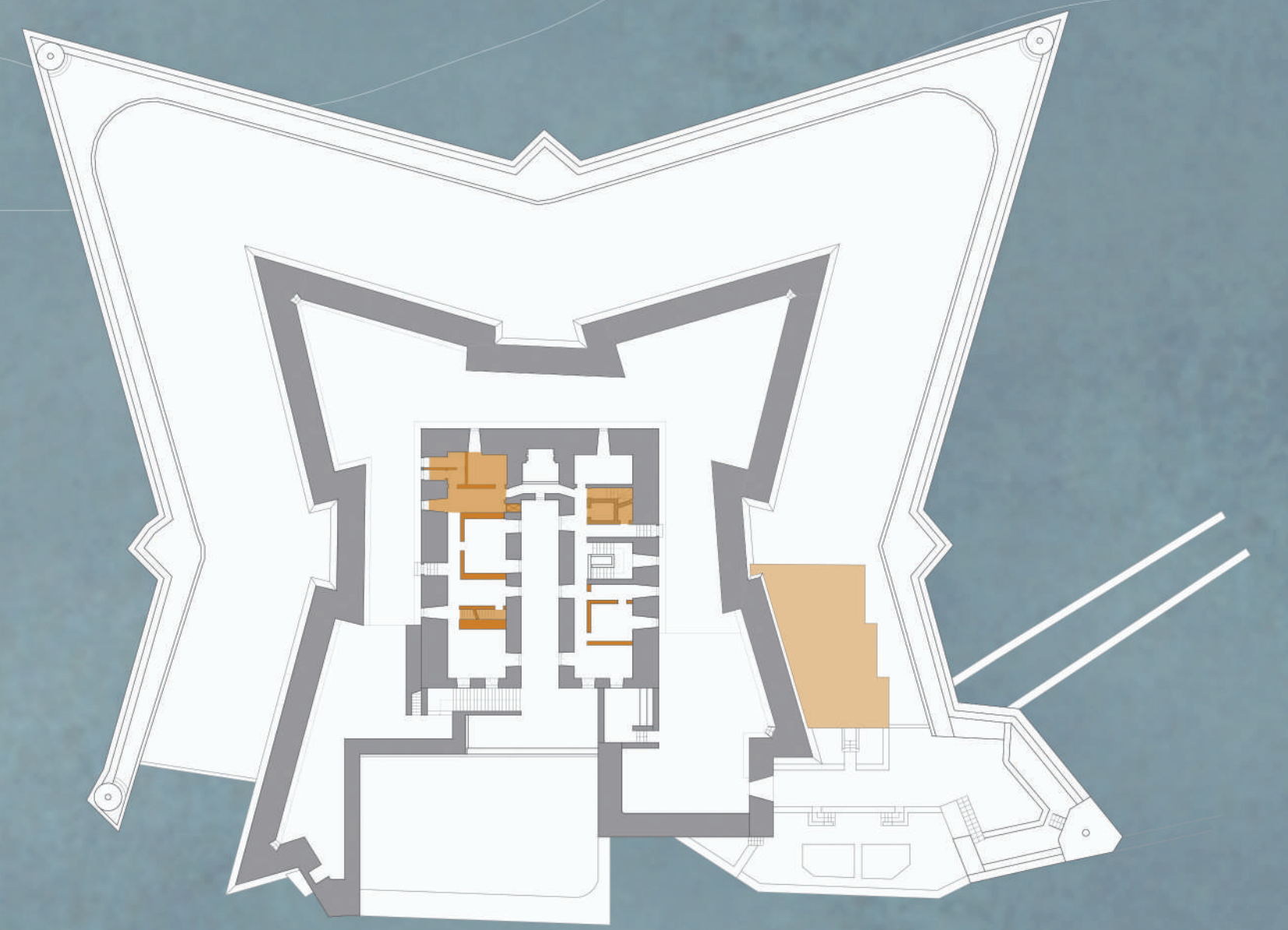
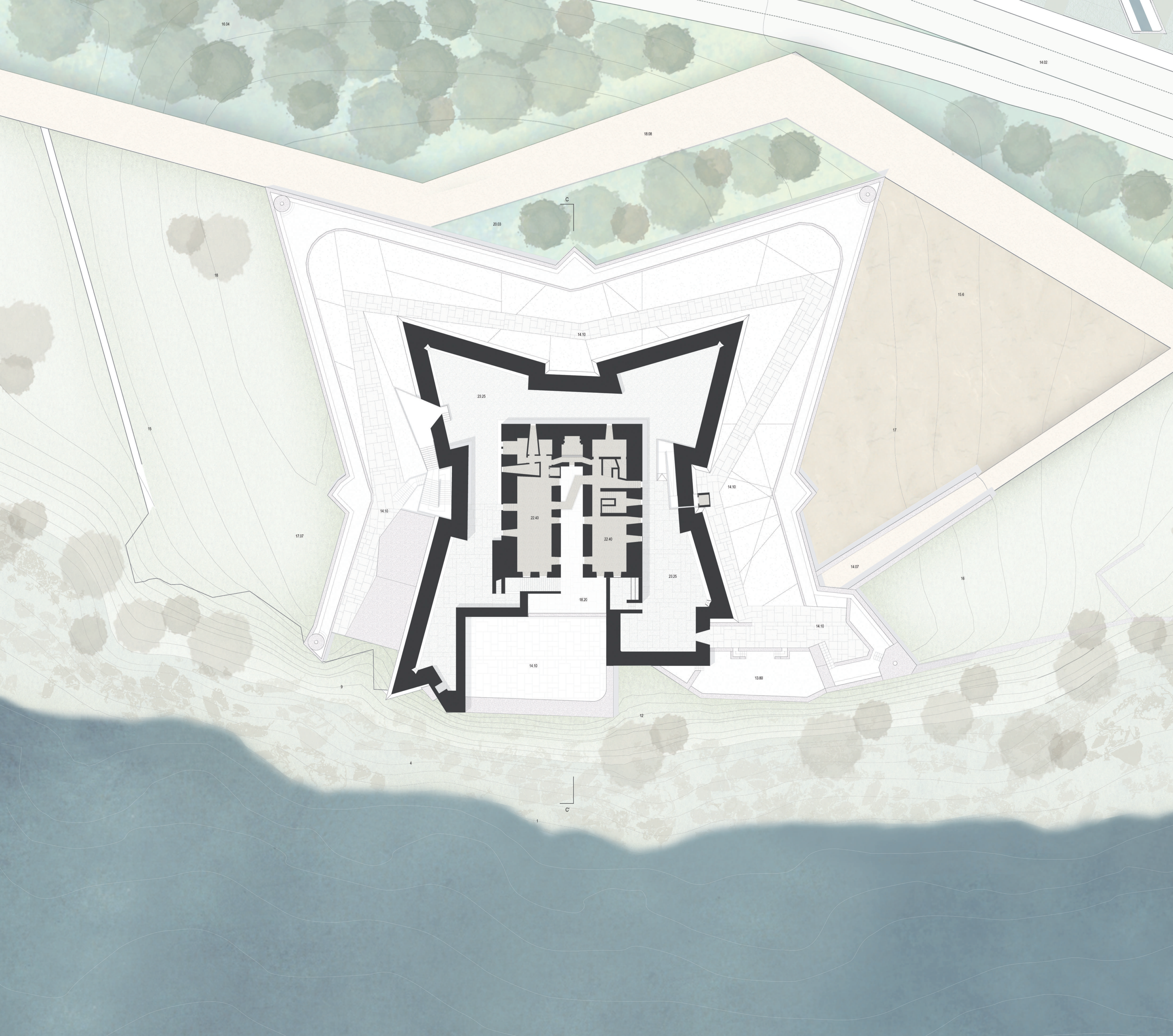
- PDM
- Espaço Natural Nível 2
 - Espaço Verde de Recreio e Produção
 - Espaço Natural Nível 1
 - Edifícios de Referência
 - Zona Residencial Histórica
 - Espaço de Equipamentos
- POOC
- Espaço Cultural
 - Espaço de Preservação Paisagística
 - Imóveis Classificados
 - Outros Imóveis Classificados

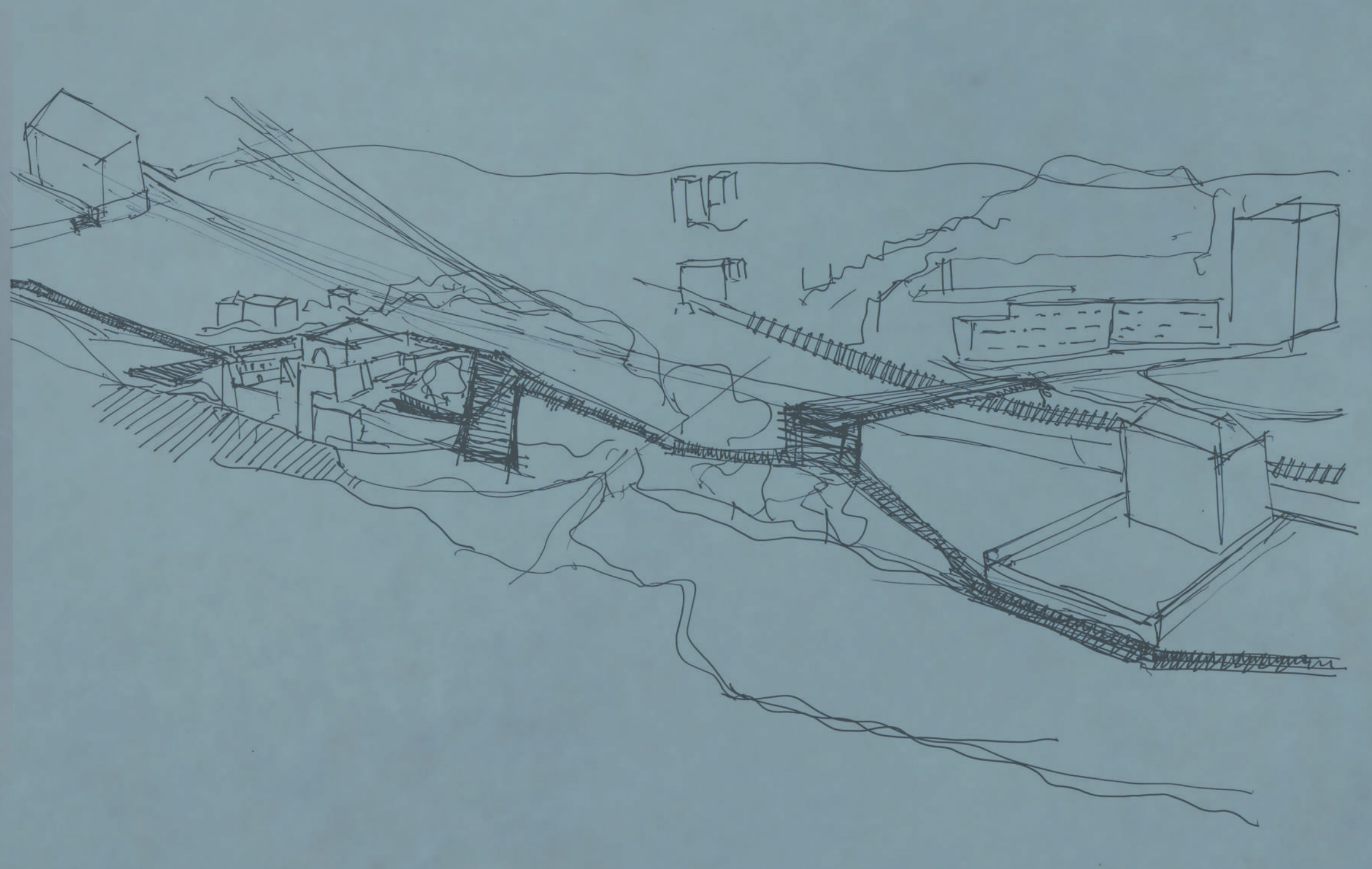
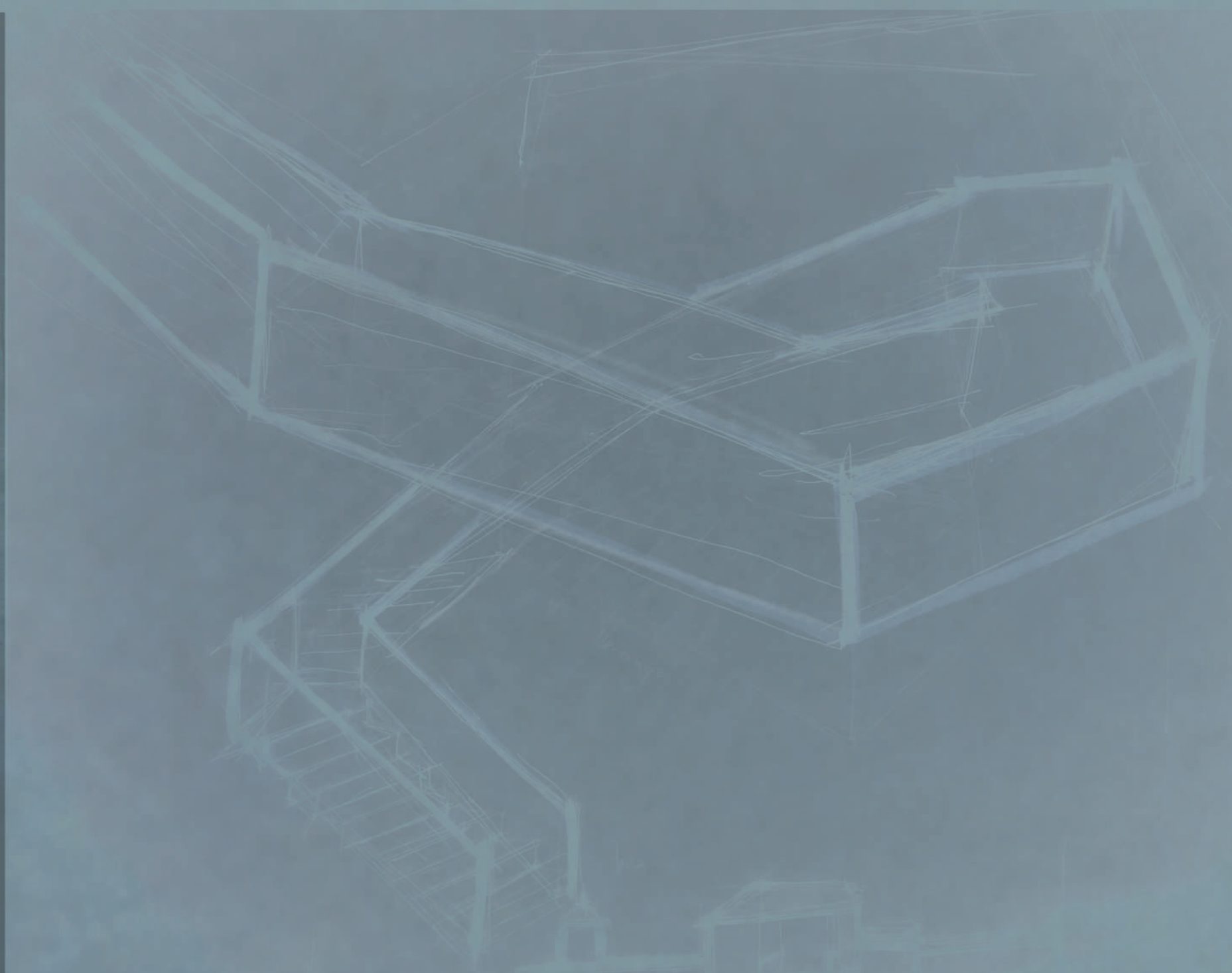
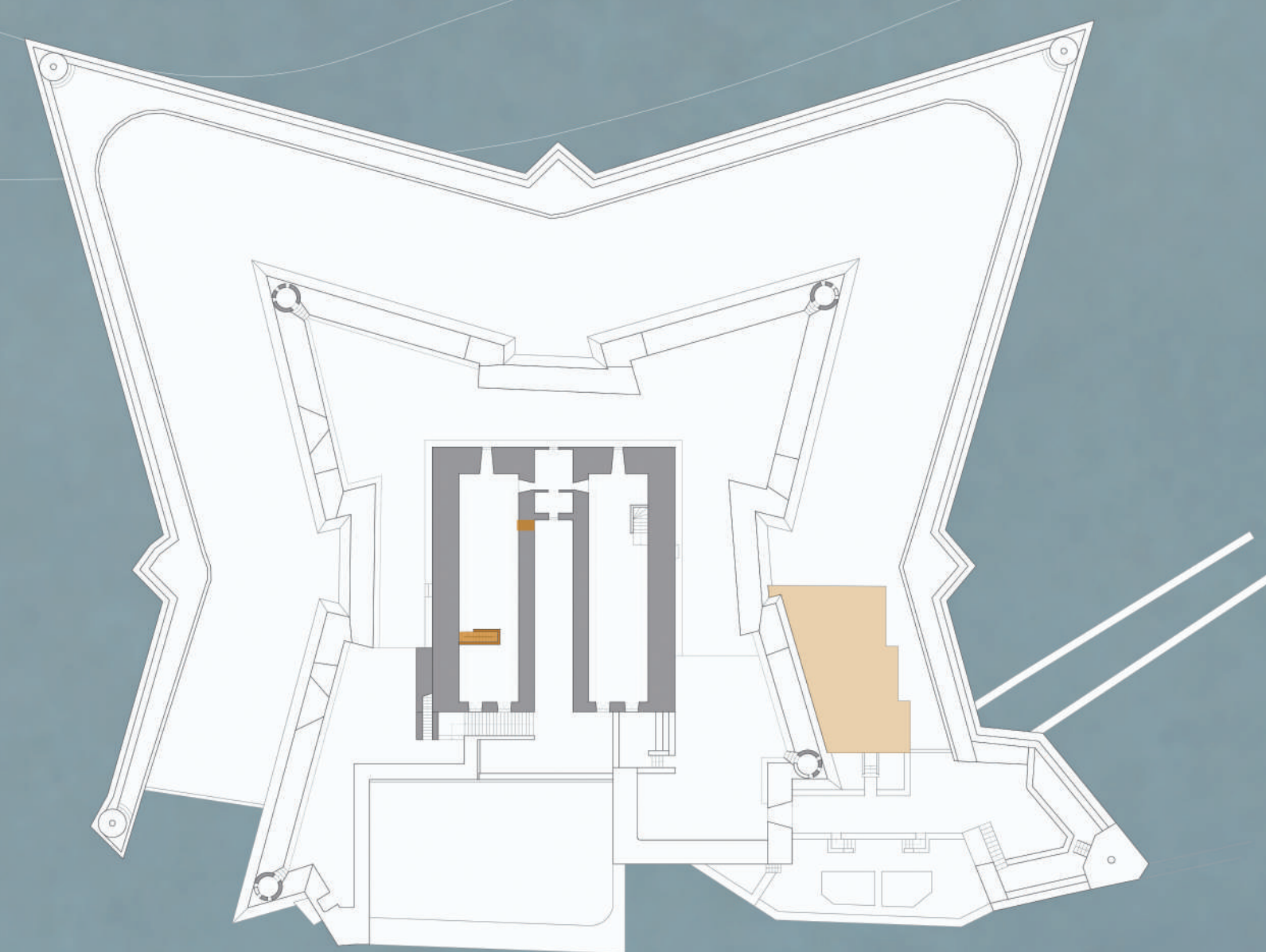
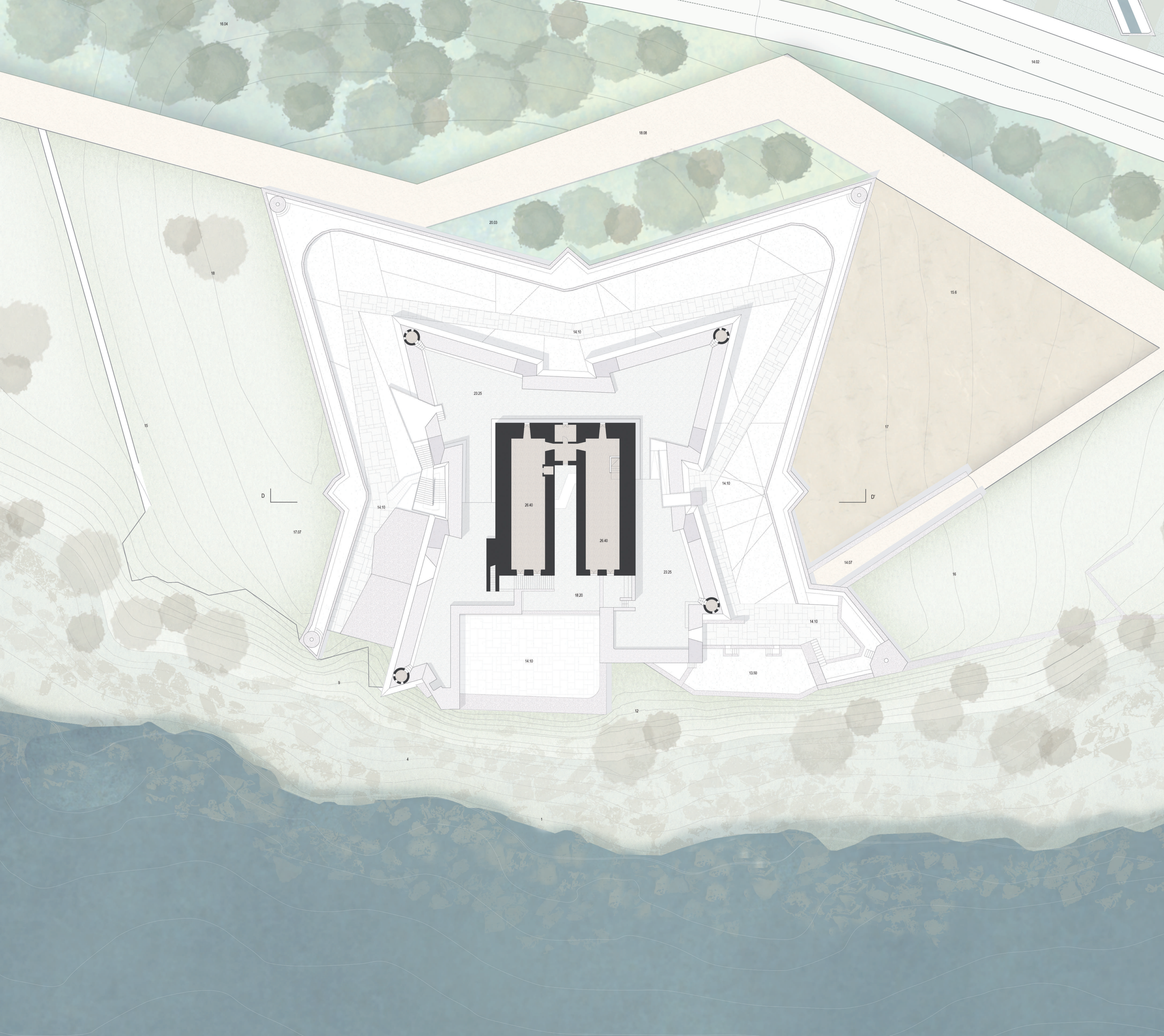


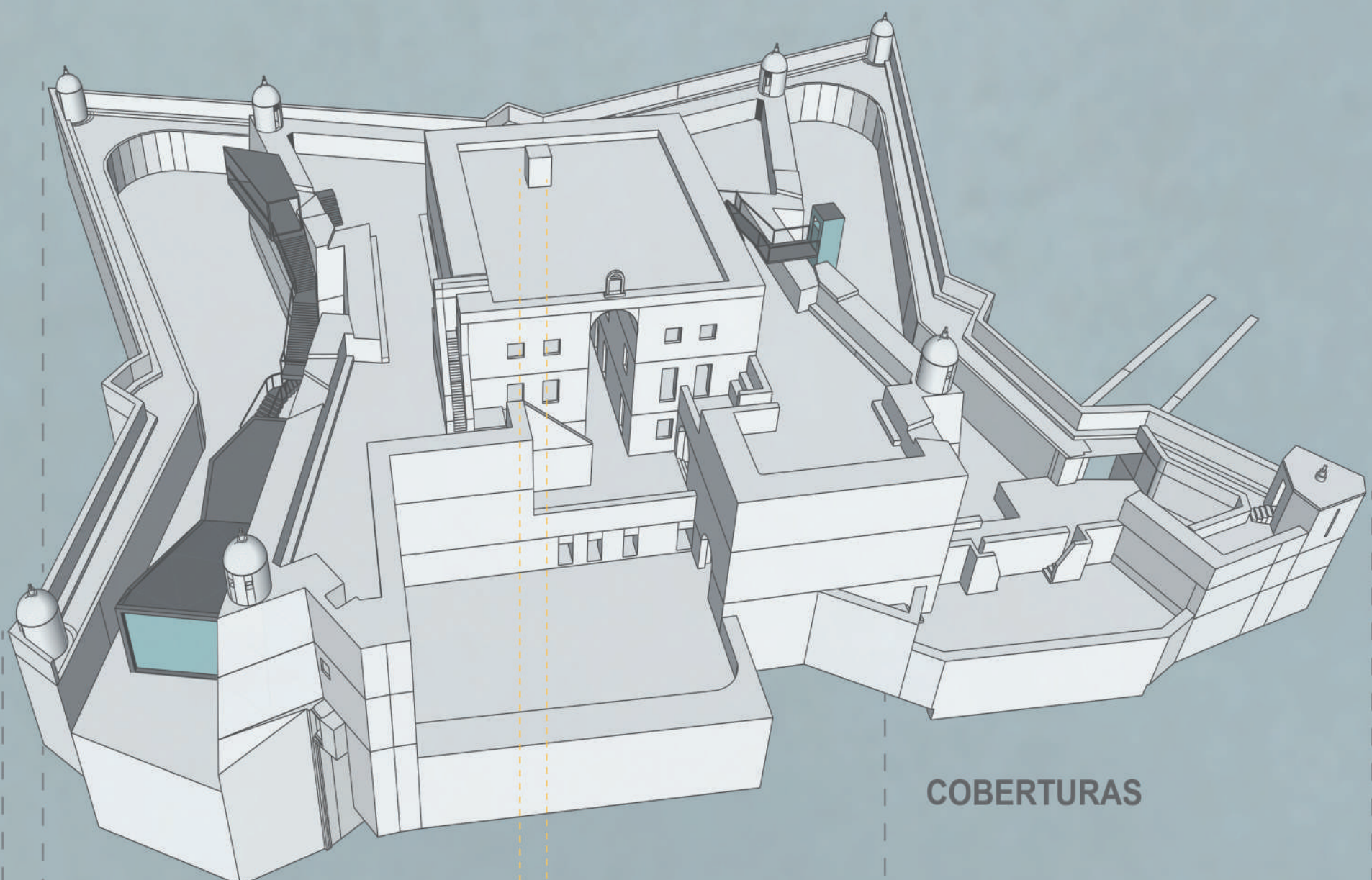








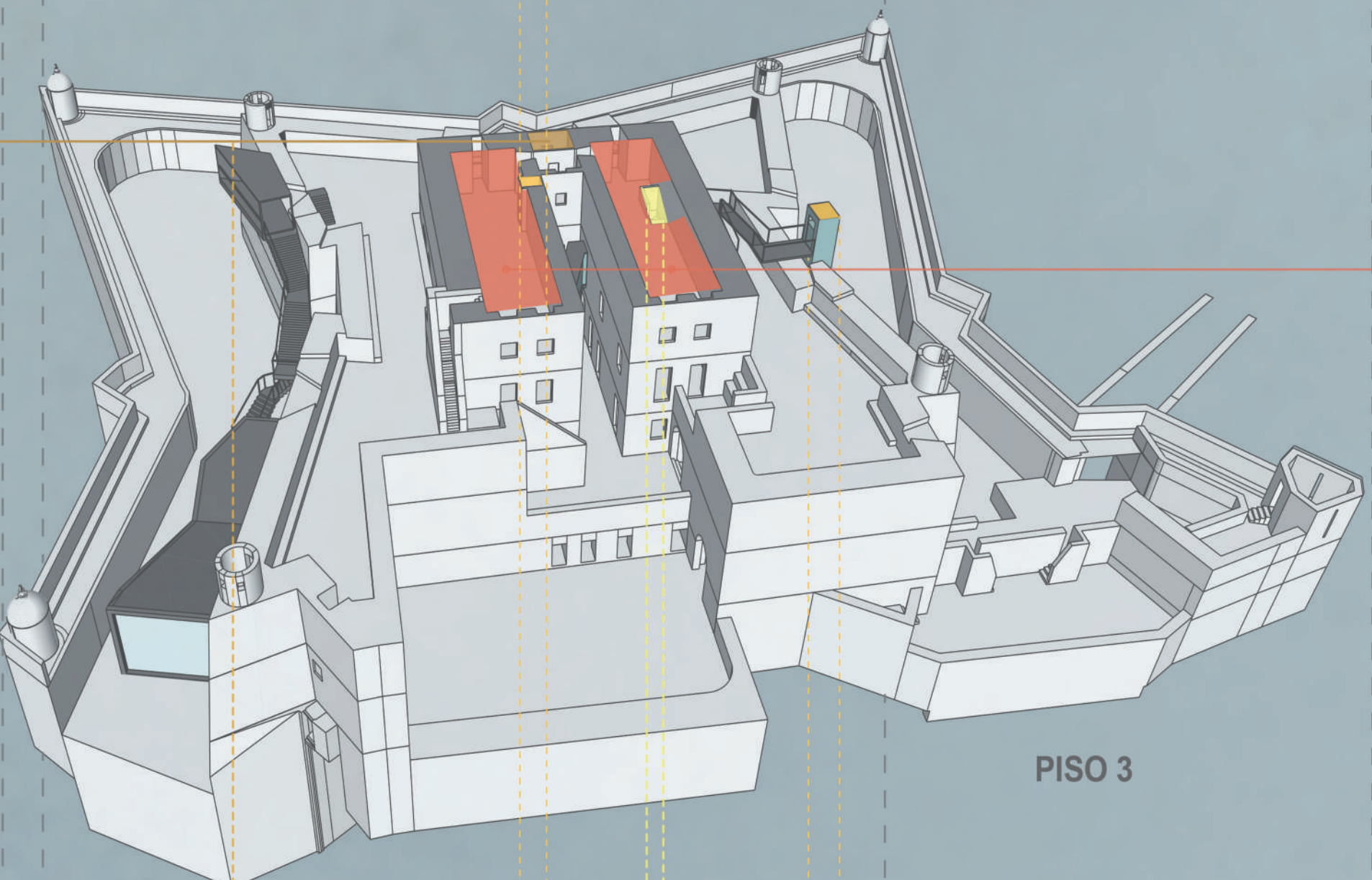




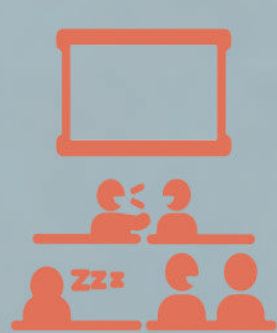
COBERTURAS



ARRUMAÇÃO
8.15 m2



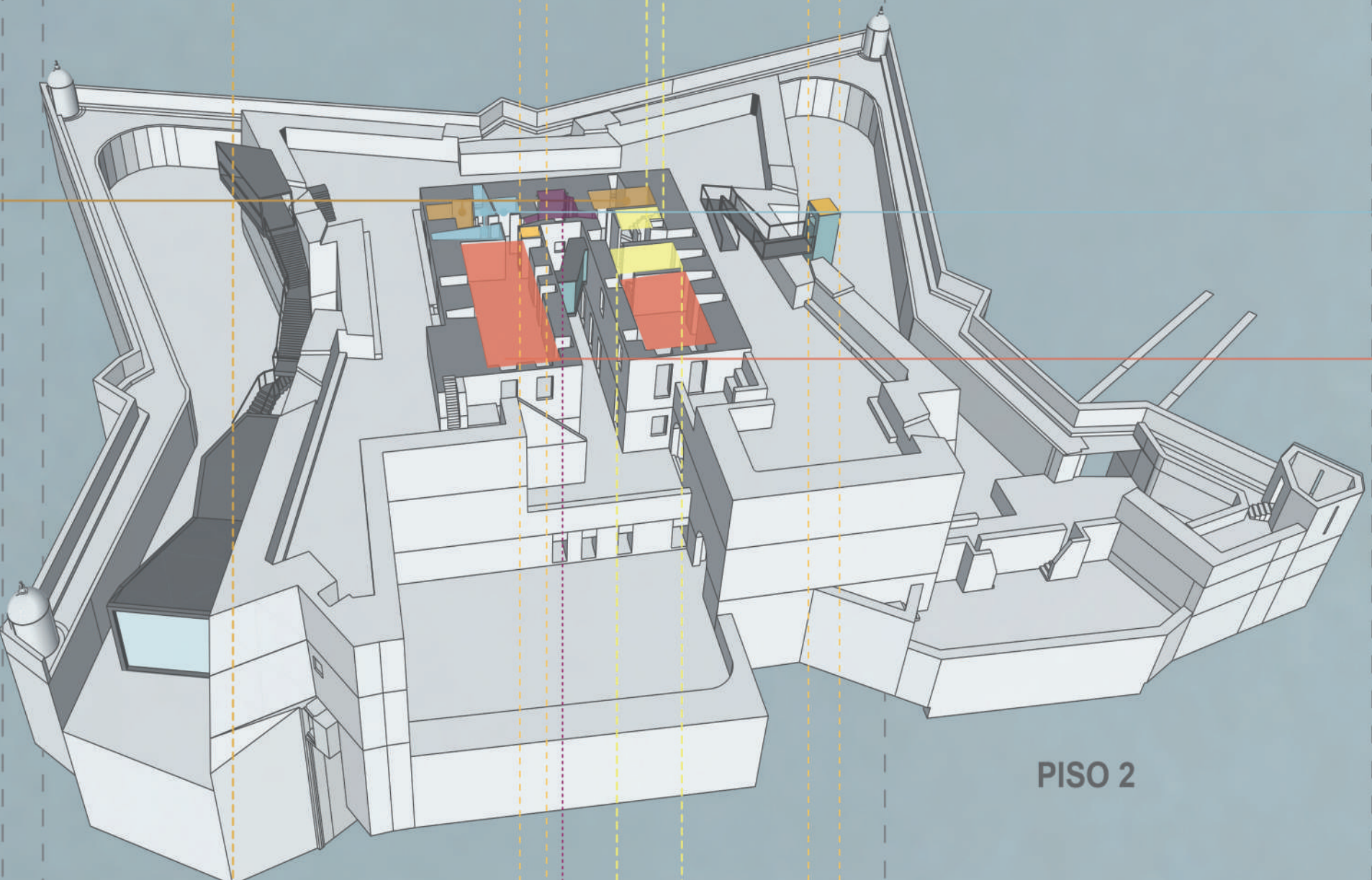
PISO 3



SALA POLIVALENTE
WORKSHOPS
94.85 m2 | 90.85 m2



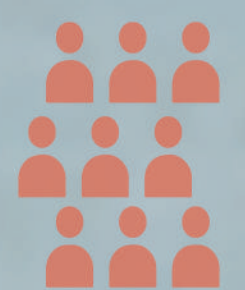
VESTIÁRIO | COPA
9.15 m2 | 17.65 m2



PISO 2



INSTALAÇÕES
SANITÁRIAS
18.70 m2



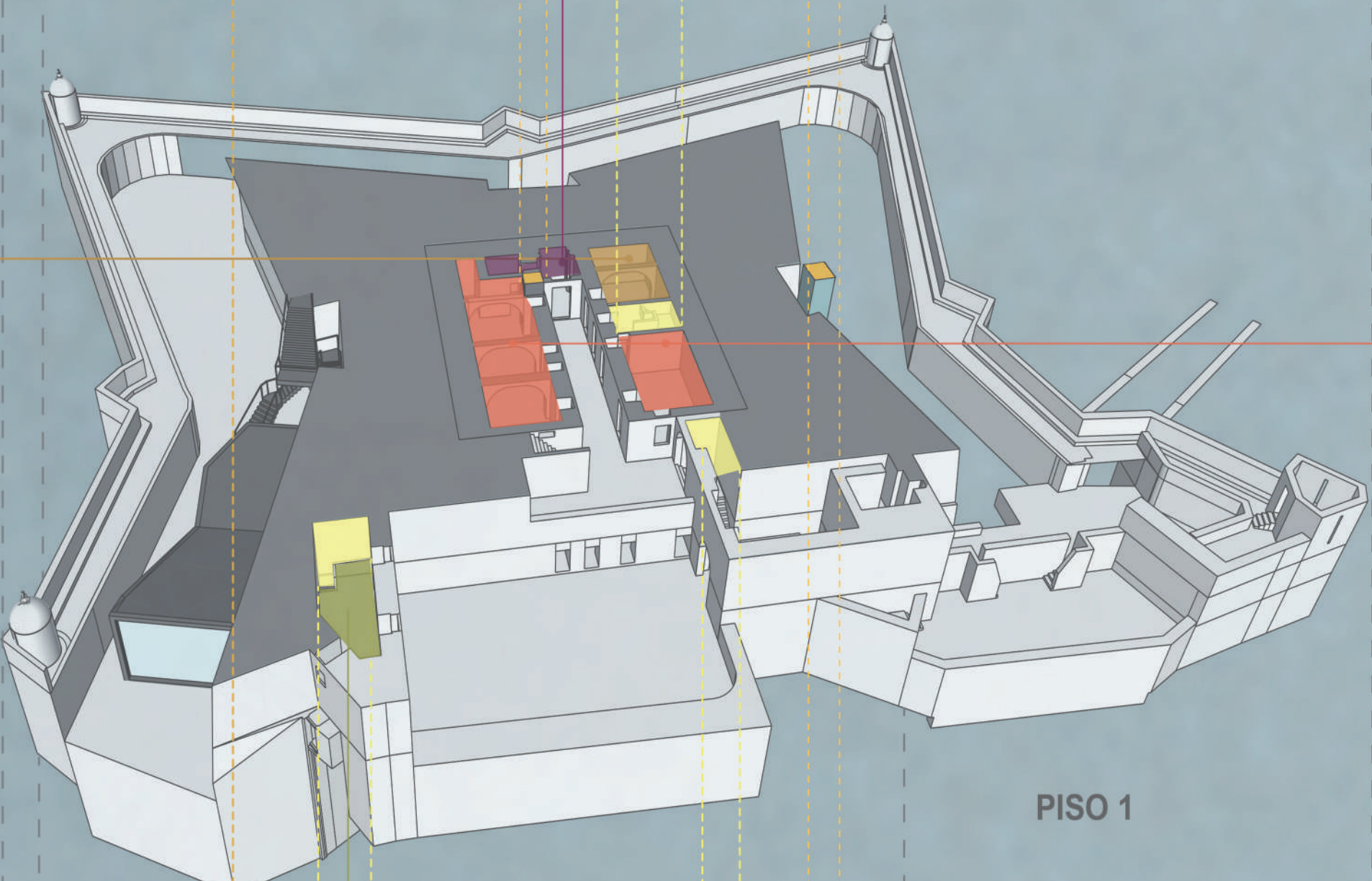
SALA POLIVALENTE
EVENTOS
75.60 m2 | 46.65 m2



CAPELA
18.50 m2



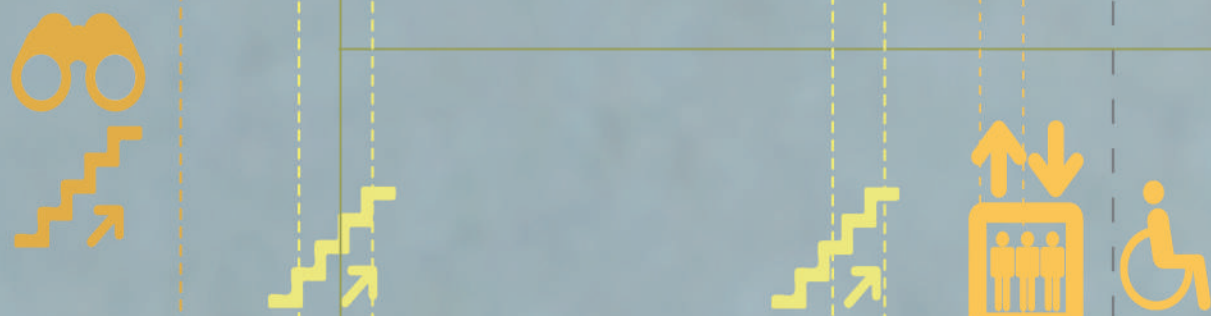
ÁREA
ADMINISTRATIVA
36.20 m2



PISO 1



SALA POLIVALENTE
EXPOSIÇÕES
87.50 m2 | 42.15 m2



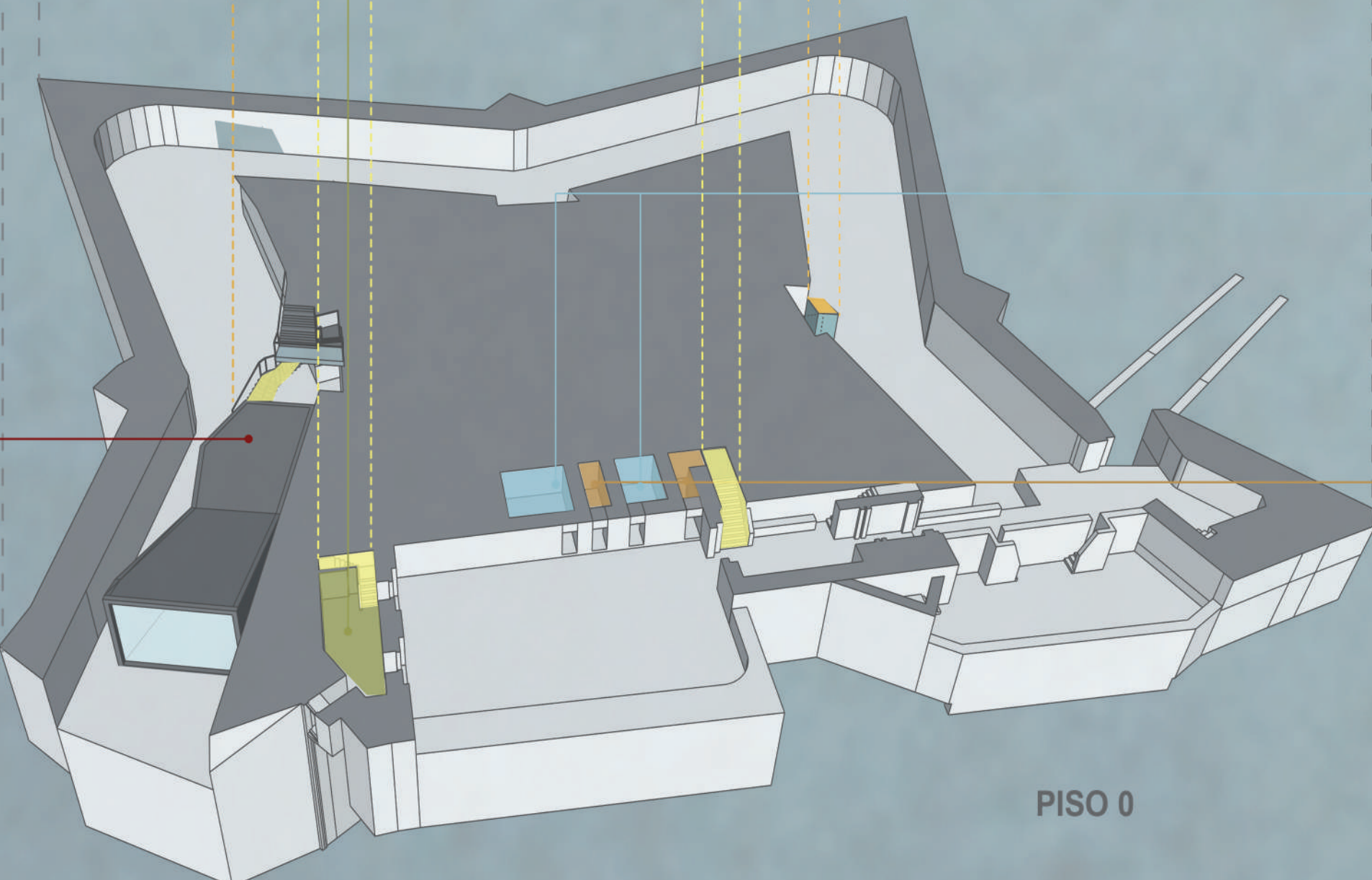
LOJA MUSEU
27.65 m2 | 26.50 m2



INSTALAÇÕES
SANITÁRIAS
18.30 m2 | 12.30 m2



CAFETARIA
123.25 m2



PISO 0



BENGALEIRO
ÁREA TÉCNICA
7.10 m2 | 8.60 m2